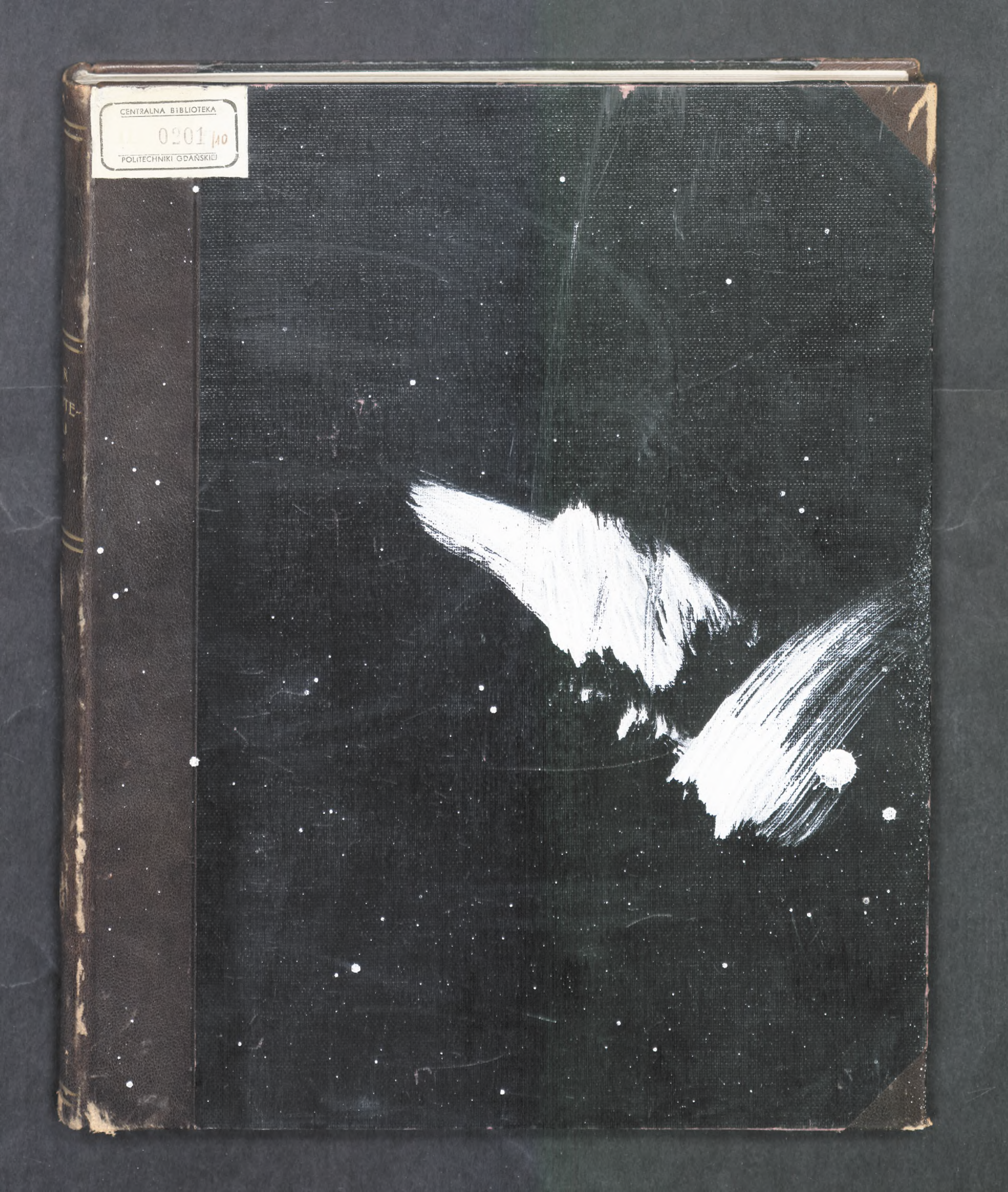
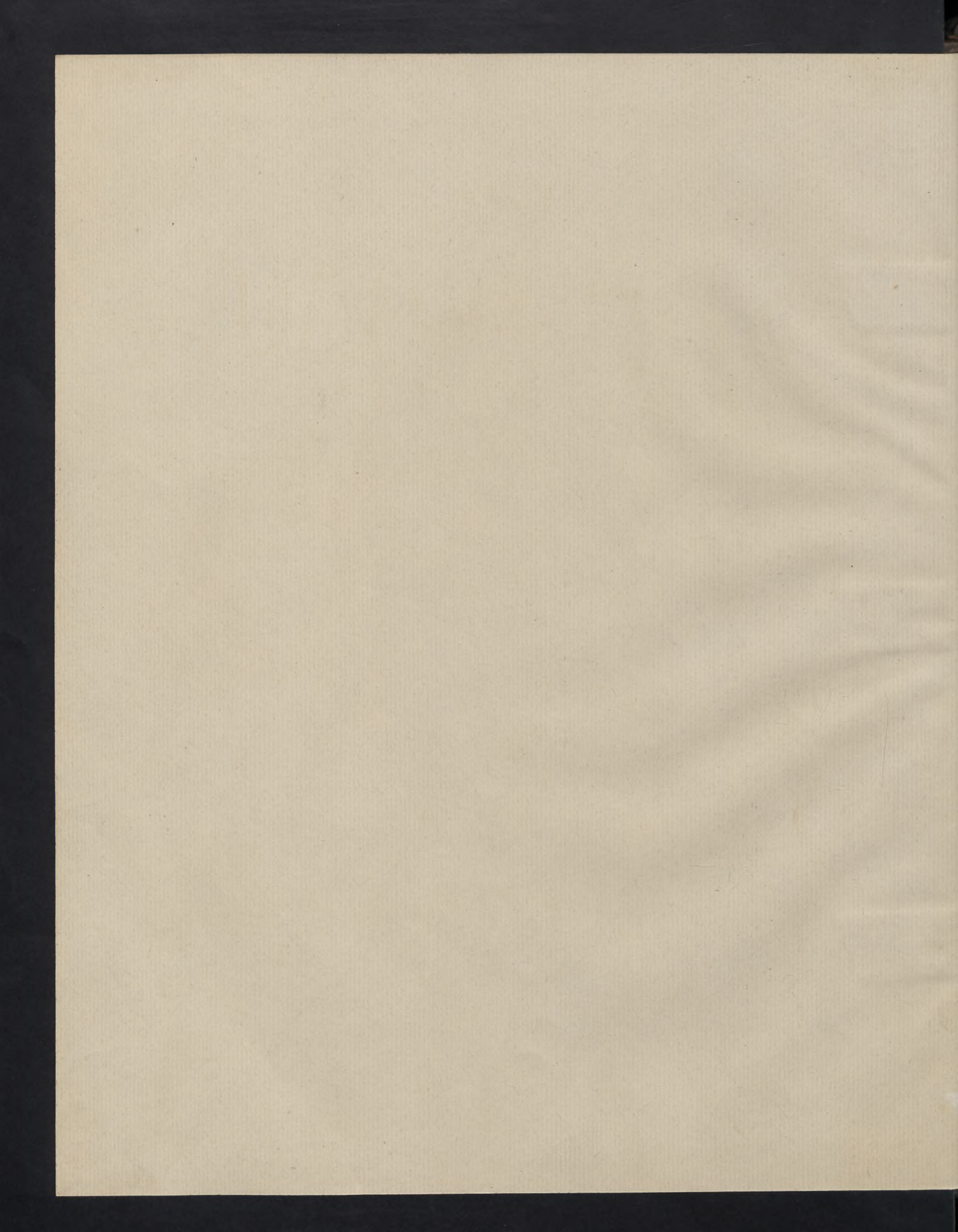



DER
STÄDTE-
BAU
1913







# DER STÆDTEBAU

## MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN

BEGRÜNDET

VON

THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE

BERLIN WIEN

ZEHNTER JAHRGANG



VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G.
BERLIN W 8, MARKGRAFENSTRASSE 31
1913



Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg (Bez. Halle).

# INHALTS-VERZEICHNIS.

## I. TEXT-BEITRÄGE.



## II. MITTEILUNGEN.



## III. CHRONIK.



## IV. AUSGESCHRIEBENE WETTBEWERBE.



## V. ENTSCHIEDENE WETTBEWERBE.



## VI. NEUE BÜCHER UND SCHRIFTEN.



## VII. LITERATUR-BERICHT No. 2 und 3.

# VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN.

## TAFELN.



## TEXTABBILDUNGEN.



# MITARBEITER.

10. Jahrgang 1913 1. Heft




** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **





# ZUM ZEHNTEN JAHRGANG.

Zu Beginn des zehnten Jahrganges geziemt es wohl dem Herausgeber, einen Blick rückwärts zu werfen auf die bereits stattliche Reihe von Bänden der Zeitschrift, die Zeugnis ablegt von der Reichhaltigkeit und Vielseitigkeit des herbeigetragenen Stoffes. Nicht nur Kleinarbeit, wohl die erste Aufgabe einer Zeitschrift, ist damit auf dem Gebiete des praktischen Städtebaues geleistet, sondern auch Grund gelegt, soweit es der Rahmen einer Zeitschrift gestattet, zum Ausbau der Städtebaulehre.

Kaum eine grundsätzliche wie eine Tagesfrage ist unbeachtet geblieben, über die in jedem Jahrgange ein Inhaltsverzeichnis Auskunft gibt, so daß auch später hinzugetretenen Lesern der Zeitschrift damit ein Nachschlagewerk geboten ist, dessen Benutzbarkeit ein nach Abschluß der ersten zehn Jahrgänge geplantes Gesamtregister noch erleichtern wird.

Ist der Zeitschrift bisher auch klingender Lohn versagt geblieben, so dürfte der innere Erfolg um so höher einzuschätzen sein — um ihn aber auf der Höhe zu erhalten, ist schließlich bei aller Opferwilligkeit des Verlegers doch eine nachhaltigere Unterstützung, insbesondere durch die Stadtgemeinden, nicht zu entbehren. Der Herausgeber wird nach wie vor bemüht sein, die Zeitschrift ihrem Programme getreu fortzuführen, neben der Erörterung der gesundheitlichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Grundlagen, die in der äußeren Erscheinung der Städte ihren künstlerischen Ausdruck finden sollen, auch der Technik des Städtebaues, wie den Verkehrsanlagen, dem Zusammenlegungsverfahren, den Straßenversetzungen usw. erweiterte Aufmerksamkeit schenken.

Für den neuen Jahrgang liegen bereits wertvolle Beiträge vor von Architekt Dr.-Ing. Otto March, Stadtbaurat Krafft in Bochum, Architekt Christ in Brünn, Stadtbaurat Bohrer in Aachen, Dr. Strehlow in Oberhausen, Dipl.-Ing. Althoff in Erfurt u. a. m. Die Düsseldorfer Ausstellung wird noch eine eingehendere Würdigung erfahren unter Beibringung bisher noch unveröffentlichter Pläne.

# VON DEN BEZIEHUNGEN ÖFFENTLICHER GEBÄUDE ZUM MODERNEN STADTBILDE.

## NACH EINEM VORTRAG, GEHALTEN AUF DEM KONGRESSE FÜR STÄDTEWESEN IN DÜSSELDORF 1912.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Streng genommen, lassen sich Regeln über die Aufstellung öffentlicher Gebäude nicht geben. Es hängt von dem jeweiligen Bedürfnisse und der Örtlichkeit, dem Bauplatze sowie seiner Umgebung, der Bauzeit und den Baugeldern usw. ab, wo und wie das geplante Bauwerk am besten aufzustellen ist. Doch gerade weil schon gelegentlich Regeln gegeben worden sind, z. B. in der Eisenacher Regulative für den protestantischen Kirchenbau, daß für die Kirche ein freier Platz zu fordern, oder in der Literatur, daß die Schule in das Innere eines Baublockes zu verweisen sei, verlohnt es sich doch, einer Frage näher zu treten, deren Lösung von entscheidender Bedeutung für das Stadtbild ist. Werden sich dann auch keine festen Regeln ergeben, so doch vielleicht gewisse Standpunkte, von denen aus in typischen Fällen die Frage zu beurteilen ist.

Zunächst, was heißt Stadtbild?

Fahren wir auf das Hochgebirge zu, so erblicken wir zuerst in bläulicher Ferne die mehr oder minder bizarre Zickzacklinie, die plastisch vom Himmel sich abhebende Umrißlinie — dann näher kommend Masse und Farbe des Gebirgsstockes — ein Stück Natur in ruhiger Erhabenheit! Sieht man weiter ein Bähnlein am Berge heraufkrauchen, ein Fuhrwerk auf der Bergstraße, einen Dampfwagen auf einem Schienenwege, so ändert sich unsere Stimmung, mit der wir dem Naturbilde gegenüberstehen. Die Bewegung legt Zeugnis ab vom Leben der Menschen, von seiner Bändigung der Natur mit ihren Gefahren — ein Stück Kultur macht uns die Natur vertrauter. Es ändert den Maßstab für unser Auge, läßt die Natur uns kleiner erscheinen.

Dicht herangekommen löst sich diese in ihre Glieder auf — in Felsenklüfte und Waldesgründe, Steinhalden und Wiesenhänge. Erhebt sich dann auf einem Vorberge eine verfallene Burg, ein Kloster oder ein Schloß, so fühlen wir schon stärker das Menschenwerk, das sich vom Hintergrunde der Natur abhebt. Die Umrißlinie des Kulturbildes ist eine andere als die des reinen Naturbildes, bei allem Trotz und aller Größe eine stets die ordnende Hand des Menschen verratende, reicher bewegte, gesetzmäßig gegliederte, die Natur beherrschende.

Und öffnet sich endlich die Ebene zwischen den Bergen, in der sich ein Ort, Dorf oder Stadt, angesiedelt hat, so ergreift uns wieder eine andere Umrißlinie, eine Linie rein menschlicher Kunst, doch immer noch im Einklange mit der sie umgebenden Natur. Nirgendswo hängen Kunst und Natur so eng zusammen wie im Städtebau. Denn die Natur bildet stets die Grundlage, auf der sich die Stadt aufbaut; die Natur rahmt die Stadt ein, gibt ihr Vorder- oder Hintergrund, selbst nur als Himmel über dem platten Lande.

Die Beleuchtung, das Sonnenlicht, spielt dabei eine große Rolle. An hellen Tagen flimmert es um die Umrißlinie herum, während diese sich in feuchter Luft um so schärfer heraushebt und erst im Nebel allmählich zerfließt. Anders des Nachts! Nähern wir uns da wieder aus der Ferne, so ragt ein Schattenbild hervor, dessen Massen dunkel zusammenfließen, — das Kulturbild nähert sich wieder dem Naturbilde. Erst die Lichtpunkte der einzelnen Häuser und Straßen, die Strahlenkrone einer künstlich erhellten Stadt lassen wieder die Stimmung wechseln, den Maßstab sinken. Erst recht beim Mondenschein, der in magischer Abdämpfung das Tagbild wiedergibt, in scharfer Plastik die Umrißlinie hervortreten läßt, in der die kleinen menschlichen Lichtquellen verblassen. Welche poetischen Gefühle hat nicht von jeher das Stadtbild unter dem Sternenhimmel ausgelöst! Das Stadtbild haben wir also als ein Kulturbild zu begreifen, das von der Natur eingerahmt wird. Der Natur muß sich das Menschenwerk einordnen, um zu einer Harmonie zu gelangen; denn wie Schultze-Naumburg auf der gemeinsamen Tagung für Denkmalspflege und Heimatschutz in Salzburg 1911 richtig sagte: „Die Natur kann der Mensch nie neu schaffen, wenn er auch mit Bausteinen der Natur, als Pflanzen, Steinen, Wasser neue Menschenschöpfungen bilden kann.“ Ehrfurcht vor einer schönen Natur sollte uns auch vor rücksichtslosen Einbrüchen bewahren — es darf nicht die Kostenziffer allein für die Wahl z. B. eines neuen Verkehrsweges, das Bausystem einer neuen Brücke entscheiden sein.

Die Lage der Stadt, der Standpunkt, den ich ihr gegenüber einnehmen kann, sind für das Bild, für die Entstehung der Umrißlinie von ausschlaggebender Bedeutung. Ob die Stadt auf der Höhe einer Bergplatte, ob am Berghange oder am Fuße eines Berges gelegen ist, ob auf einem hügeligen oder flachen Untergrunde, ob am Wasser oder im Tal, alles dies wird die Form der Umrißlinie mitbedingen. Deren Gestaltung mitzubestimmen, hat also der Mensch bis zu einem gewissen Grade in der Hand, — von einem bestimmten Standpunkte aus absolut, und relativ je nach dem Standpunkte, den er gerade einnimmt. Angesichts der in der Ebene gelegenen Stadt ist der natürliche Standpunkt in einigem Abstande auf dem Erdboden in gleicher Höhenlage zu suchen; die Stadt an der Berglehne kann ich von unten oder von oben, die auf der Berghöhe nur von unten, die auf der Talsohle nur von oben sehen. Bei allen kann ich aber auch einen höheren künstlichen Standpunkt einnehmen, auf einem Kirch- oder Aussichtsturm, auf einem benachbarten Berge vom gegenüberliegenden Stromufer, von einem Luftschiffe aus. Je nachdem erhalte ich entweder einen vollen Rundblick — bei annähernder Senkrechtstellung aus der Vogelschau oder eine nur mehr oder weniger Einblick gewährende Ansicht in der Schiefstellung mit Einfallwinkel von oben oder unten.

Das Stadtbild ist also die von einem bestimmten Standpunkte aus — gewissermaßen als lebendes Bild erscheinende — Ansicht der Stadt. Je nach dem Standpunkte kann dieselbe Stadt verschiedene Bilder bieten, die sich im wesentlichen aus denselben Kompositionselementen zusammensetzen, jedoch unter deren Verschiebung, Verkürzung, Überschneidung usw. Meist wird es jedoch nur einen oder nur einige wenige und unter diesen auch wohl wieder einen besonders bedeutsamen geben, der uns die Eigenart der Stadt am vollkommensten bietet. Ein solcher braucht sich nicht zu decken mit dem am leichtesten erreichbaren, am bequemsten gelegenen und am meisten besuchten. Doch wird der letztere als der bekannteste, ein gewohntes Bild bietende wohl als der treffendste, weil allgemein verständliche zu gelten haben, während der erstere dem Feinschmecker, dem Künstler oder Liebhaber, dem Fachmanne besonders wert sein mag.

Zum Bilde gehört schließlich ein Rahmen, der vom Standpunkte selbst gegeben sein kann (Fenster eines Turmes oder Waldes — das große Fenster im Grunewald — zwei Säulen oder Bäume usw.), was für die bildmäßige Wirkung besonders vorteilhaft ist oder bei freiem Standpunkte von der umgebenden Landschaft (einem Walde oder Berge) gebildet werden muß.

Das Stadtbild aus der Ferne gesehen war früher durchaus, ihm Leben und Charakter verleihend, von Türmen beherrscht, Türmen der Mauerwehr, des Rathauses, der Kirchen. Markige Linien in der Landschaft, aufrecht, himmelanstrebend, die unten breit gelagerte Masse der städtischen Bebauung nach sich ziehend und ihr festen Halt gebend. Die Ordinaten eines meist nach dem Weichbilde hin abfallenden Kurvenzuges, der Umrißlinie des Stadtbildes! Vor allem anderen hervorragend die Hauptpfarrkirche, mit dem Rücken sich über die Hausdächer erhebend, am liebsten auf einer Anhöhe, auf dem höchsten Punkte des Stadtgrundes. Da die Kirchen durchweg mit dem Chor nach Osten gerichtet wurden, kam durch die parallelen Richtlinien der Kirchendächer Ruhe in die Masse der Bebauung, deren Dächerreihen senkrecht zur Straße standen und um so monumentalere Linien zeigten, je steiler die Dächer waren, wie die Furchen eines frisch gepflügten Ackers oder die Striche eines wuchtigen Holzschnittes.

In der kleinen, in der Landstadt, in der nur langsam wachsenden Stadt ist dies auch heute noch nicht viel anders, wo man es verstanden hat, die alten Stadttürme zu erhalten. Aber auch wo diese nicht mehr stehen, ist das Bild ein immerhin ähnliches, wenn auch weniger reiches geblieben. Statt dessen hat sich der Dampfschornstein einer Fabrik eingestellt, ein Gasbehälter, ein Wasser- oder Aussichtsturm! Der Dampfschornstein in sachlicher Schlichtheit errichtet, braucht keineswegs das Stadtbild zu verunstalten; er wirkt durchaus eigenartig für die moderne Stadt. Und dasselbe gilt von den Fabrikgebäuden selbst, von den Lagerhäusern, Schlachthofanlagen, Gas- und Elektrizitätswerken, wenn sie nur, wie die Nutzbauten des Mittelalters, die Kornhäuser, die Speicherbauten usw. dem Gebrauchszwecke entsprechend durch Umrißlinien und Gruppierung zweckgemäß gestaltet werden.

Die mittelalterliche Stadt war im wesentlichen eine geschlossene Wohnstadt, selbst in der Handelsstadt hielt man auf die Ausscheidung eines besonderen Speicherviertels. Durchgehender Verkehr war gering, Verkehr im modernen Sinne überhaupt nicht vorhanden, dafür lebte man selbst mehr auf der Straße, nach der die Arbeitsstätten geöffnet waren. Stadt und Gemeinde bildeten eine Einheit in der Vielgestaltigkeit des in seiner Ausdehnung beschränkten Stadtbildes. Im Gegensatze zu der von Wällen und Mauern geschirmten, also scharf umgrenzten, ein geschlossenes Stadtbild bietenden mittelalterlichen Stadt, wie auch noch der neueren Festungsstadt, ist die moderne Stadt ein offenes Gebilde von fast unbegrenzter Ausdehnungsfähigkeit, soweit ihr nicht natürliche Schranken gesetzt sind. Der Verkehr hat das bürgerlich-behäbige Leben des Mittelalters von der Straße verscheucht. An dessen Stelle ist das hastende Treiben der Großstadt getreten, die meist Wohn- und Industriestadt zu sein pflegt, in der Fabriken, Speicher und die Wohnungen der Menschen oft wie Kraut und Rüben durcheinander stehen.

Das Stadtbild fließt auseinander. Die alten Städte haben sich bisher entweder durch einfache Fortsetzung des Straßennetzes nach außen hin — unter Aufsaugung aller im Wege stehenden mehr oder weniger selbständigen städtischen und dörflichen Gemeindewesen, meist ringförmig um den Stadtkern oder strahlenförmig an den Radialstraßen entlang, endlich auch wohl an Flußläufen oder Berghängen durch Verlängerung nach beiden Seiten hin erweitert. Die konzentrische Stadterweiterung bildet eine der stärksten Ursachen für die Zerstörung der Altstadt, da sie ohne Durchbrüche und damit Einbrüche in den überlieferten Bestand nicht durchführbar ist.

Deshalb ist im allgemeinen die Entwicklung nach dem Radial- oder auch nach dem Parallelsystem vorzuziehen, indem an den nach außen führenden Hauptstraßen neue Siedelungen als in sich wieder möglichst geschlossene Vorstädte, ländliche Vororte, Gartenstädte angesetzt werden. Eine kolonieweise Anbauung an den radial ausstrahlenden und möglichst weit hinaus auszubauenden Landstraßen, nach den Eisenbahnhöfen, am Strom- und Seeufer hin, die Gründung gleichsam von Neustädten neben der Altstadt, Neustädten, die allen Anforderungen der Zeit leichter und billiger zu genügen vermögen, so daß die Altstadt möglichst unangetastet, gewissermaßen als eine Sehenswürdigkeit erhalten bleibt — ein einfaches Mittel überdies, um ein allzu üppiges Hochgehen der Bodenpreise in der Altstadt einzudämmen. Nicht also ein gleichförmiger Großstadtbrei soll sich wie eine alles individuell gewachsene Leben vor sich her vernichtende Lava über das Weichbild ergießen, sondern eine von Grünstreifen durchsetzte, differenzierte Bebauung, wie über Stock und Stein rieselnde Bächlein sich der Örtlichkeit anschmiegend.

Gesonderte Fabrikviertel, Arbeitervorstädte und Landhaussiedelungen sind zu fordern, um zu einer organischen Gliederung der Stadt und damit auch wieder zu einem Stadtbild zu kommen. Damit wird auch die Möglichkeit zur Erhaltung vorhandener Niederlassungen, Dörfer, Guts- und Forstbezirke gegeben, die nun mit den neuen Siedelungen wieder Sammelpunkte für die fortschreitende Bebauung bilden, so daß diese sich nicht immer weiter gleichmäßig oder in gleichmäßiger Abstufung ausbreitet, sondern von Spitzen durchbrochen wird, die wie Nebensonnen die alte Stadt als Hauptsonne umkränzen und damit Ordnung in die Masse bringen, dem sonst auseinanderfallenden Stadtbilde Halt gebend. (Beispiel: Generalbebauungsplan von Henrici für München.) (Schluß folgt.)

# ZUR FRAGE DES OPERNHAUSPLATZES IN BERLIN.

Vorbemerkung der Schriftleitung:

In einer Mitteilung unserer Chronik S. 119 des Jahrganges 1910 über den von der Königl. Staatsregierung ausgeschriebenen Wettbewerb zur Gewinnung von Entwürfen für den Neubau des Königl. Opernhauses war schon dem Gedanken Ausdruck gegeben, daß im Falle kein anderer Bauplatz vorgeschlagen werden sollte, die Ausgestaltung des jetzt wenig befriedigenden Königsplatzes als ein wesentlicher Bestandteil der Aufgabe mit ins Auge zu fassen sei. Um so mehr begrüßten wir es, daß das bei dem erneuten Wettbewerbe, soweit uns bekannt wurde, wenigstens von zwei Teilnehmern geschehen ist, und zwar sowohl nach der einen Richtung hin, die noch andere Bauplätze zur Auswahl stellt, als auch nach der anderen, die den Königsplatz unter entsprechender Umgestaltung beibehält. Hoffen wir, daß diese Anregungen auf fruchtbaren Boden fallen und damit endlich eine feste Grundlage für den Neubau schaffen, denn erst kommt der Platz und dann das Haus.

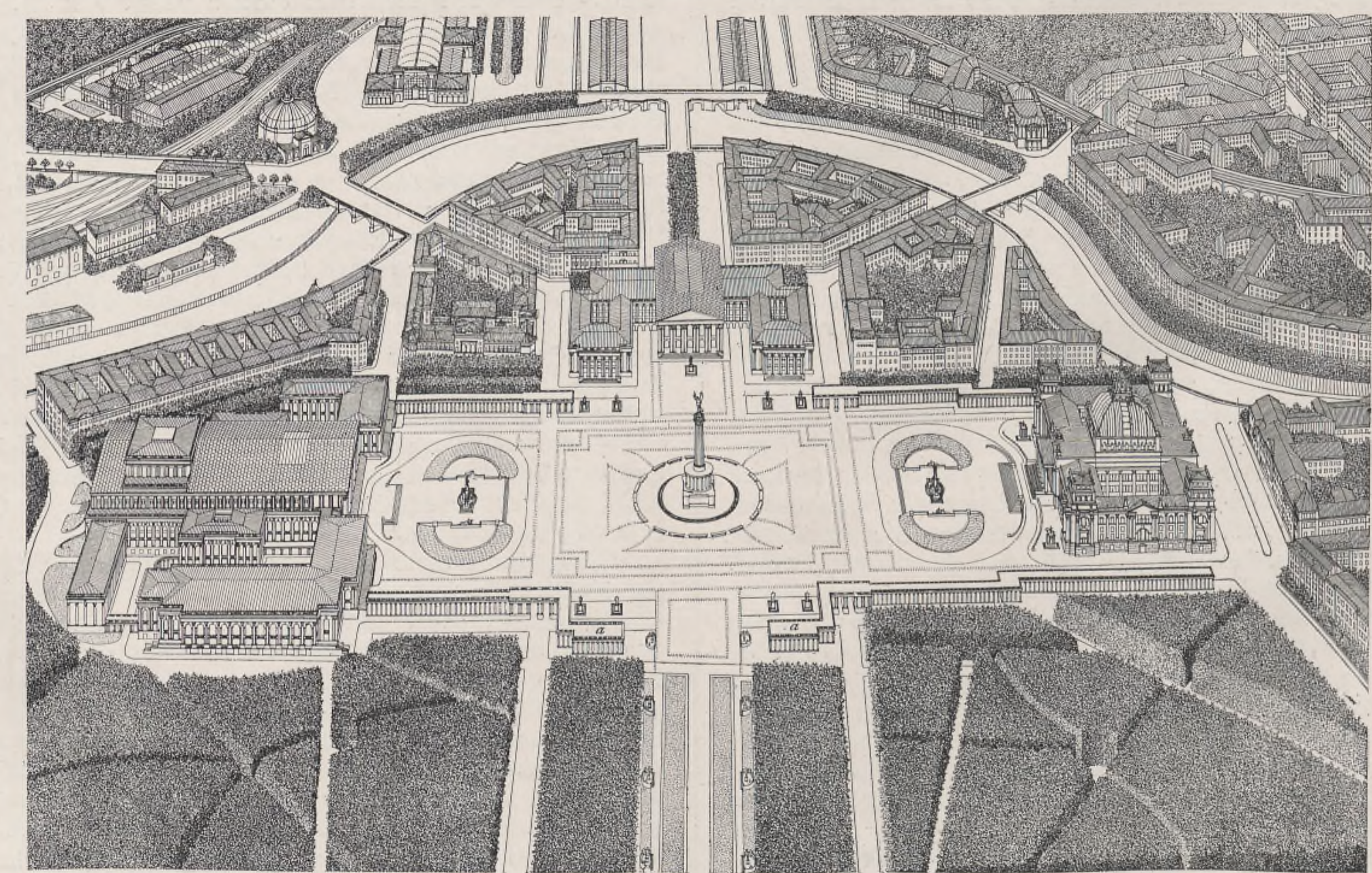
## 1. ENTWURF ZUR UMGESTALTUNG DES KÖNIGSPLATZES IN BERLIN.

Von Dr.-Ing. OTTO MARCH, Geheimer Baurat in Charlottenburg.

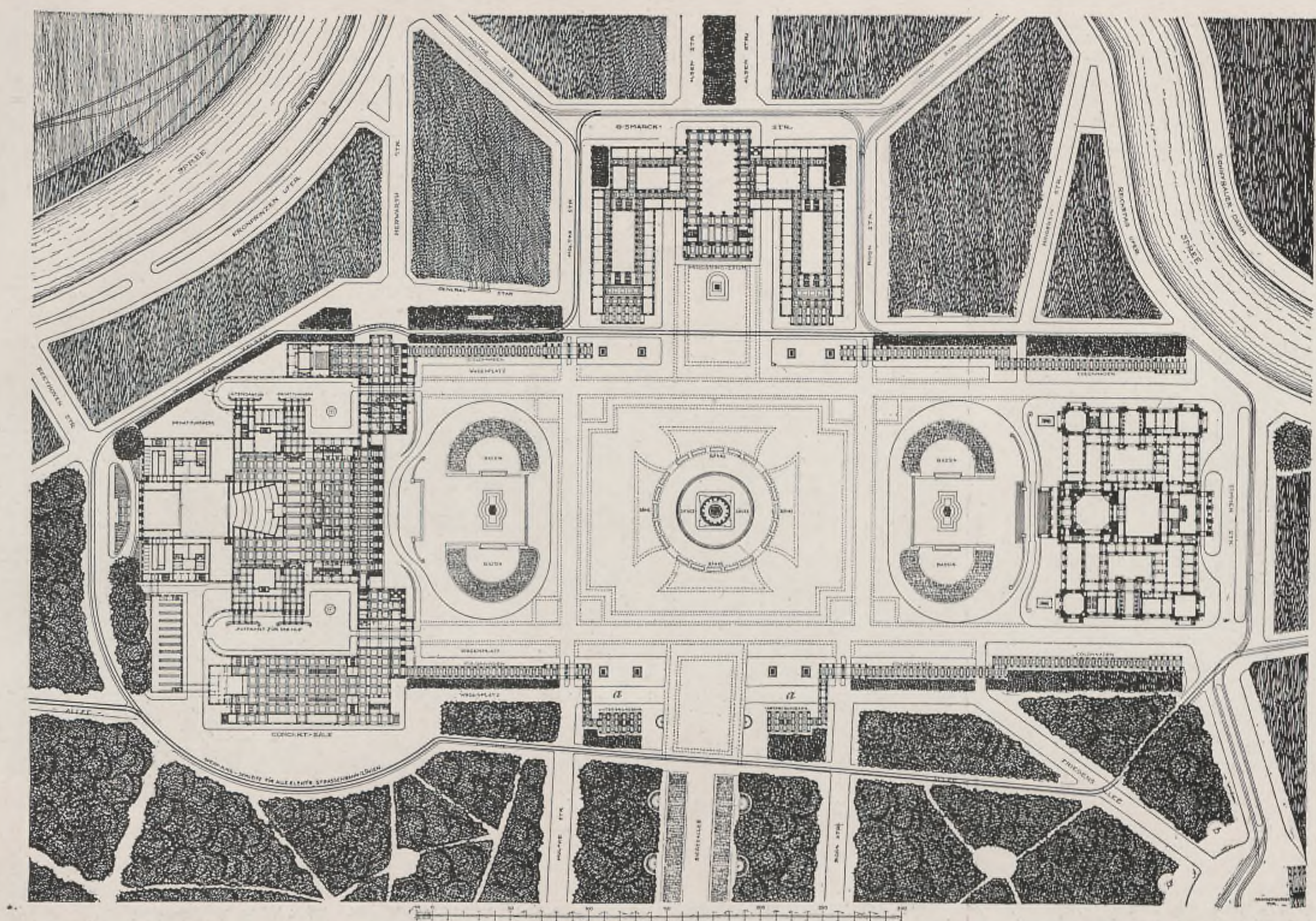
Der vorliegende Entwurf entstand in dem Wettbewerb für das neu zu erbauende Königliche Opernhaus, der Mitte Juni dieses Jahres ausgeschrieben und am 21. Oktober abgelaufen war.

Die Programmforderung, in dem Entwurf eine künftige Regelung des Fuß- und Wagenverkehrs zu berücksichtigen und eine anderweitige Verwertung der seitlichen Restgrundstücke zu ermöglichen, mußte den Gedanken nahe legen, mit der Lösung dieser Aufgaben die oft erwogene monumentale Umgestaltung des Königsplatzes zu verbinden.

Es ist versucht worden, den jedes Charakters entbehrenden Grünplatz zu einem Architekturplatz großen



unter dem Konzertsaal (3500 Personen) großes Restaurant (1200 Personen) mit bedeckter Halle nach dem Tiergarten. — Siegesallee nach Lichtung der Baumreihe dem Fußgängerverkehr eingeräumt. — Abb. 1.



→ elektr. Bahn.

→ Schleife für Abendverkehr Opernhaus.

Spieloper. Große Oper. Konzerthaus und großes Restaurant. — Kriegsministerium Siegessäule a a Bahnhofsausgänge der Untergrundbahn. — Reichstag. — Abb. 2.

Stiles umzubilden. Durch eine gleichmäßige Weiterführung der Opernhausarchitektur über die Bauten der Restgrundstücke kann hierfür eine feste Grundlage geschaffen werden. Eine solche Gleichartigkeit der Architektur ist aber nur gerechtfertigt, wenn die Seitenbauten Zwecken dienen, die sich von der künstlerischen Bestimmung des Opernhauses nicht zu weit entfernen.

Im Anschluß an das Opernhaus ist daher nach Süden ein Saalbau geplant, der einen Konzertsaal für 3200 bis 3500 Personen, anschließende Festräume und ein großes Restaurant mit offener Halle für mehr als 1200 Gäste enthält. Letzteres ist auch von der Kassenhalle des Opernhauses aus zu erreichen. Nördlich ist ihm ein Vortragsgebäude mit zwei Vortragssälen für je 700 bis 900 Zuhörer und mit den zugehörigen Nebenräumen angefügt. Gegebenenfalls ist das Vortragsgebäude für die Spieloper einzurichten. Beide Seitenbauten können durch das Hauptfoyer des Opernhauses zu einem großen Gesamtorganismus vereint werden.

Das Bedürfnis nach derartigen umfangreichen Festräumen wird in Berlin lebhaft empfunden, so daß die Ertragsfähigkeit einer solchen Bauanlage nicht in Zweifel gezogen werden kann, zumal durch die Neubebauung und die beabsichtigte Verbesserung der Verkehrsmittel der Vorzug der Lage noch gesteigert wird.

Der für den Königsplatz in Aussicht genommene Bahnhof der Untergrundbahn ist unter den nördlichen Endpunkt der Siegesallee verlegt gedacht und soll östlich und westlich in zwei Säulenhallen münden, von denen aus man unter bedeckten Kolonnaden sowohl die Baugruppe des Opernhauses, als auch das Reichstagsgebäude erreichen kann. Der Lageplan zeigt auch, in welcher Weise die Linien der elektrischen Bahnen für den Abendverkehr an die Opernhausgruppe geleitet werden können.

Würde dann nach dem Entwurf der Platz auch nördlich durch gleichartige Arkaden gerahmt und, erführe der anschließende Bismarckplatz eine für das Stadtbild wünschenswerte Bebauung mit einem monumentalen, nationalen Zwecken dienenden Gebäude, so wären hierdurch die Möglichkeiten geschaffen, dem Königsplatz die ihm zurzeit fehlende Geschlossenheit zu verleihen und ihn als Abschluß der Siegesallee zu einem großen vaterländischen Forum zu gestalten, einer vereinigten Ruhmesstätte siegreicher deutscher Wehrkraft und Kunst.

Um seine Mitte von dem Durchgangsverkehr unangetastet zu lassen, sind die Moltke- und die Roonstraße in gerader Verlängerung über den Platz fortgeführt. Hieraus entstand dann weiter der Gewinn, die Siegesallee ausschließlich den Fußgängern einräumen zu können und als breiten ungepflasterten Parkweg in den Königsplatz münden zu lassen.

Erst wenn von der Mittelachse des Weges aus nach Lichtung der Baumreihen ein Überblick über die gesamte Statuenreihe bis zum Kemperplatz ermöglicht ist, wird die beabsichtigte großartige Wirkung der Anlage zu vollem Eindruck gelangen.



Abb. 3. Pariser Platz; gegenwärtiger Zustand.

# 2. VORSCHLÄGE ZUR GEWINNUNG EINES ANDEREN BAUPLATZES FÜR DEN NEUBAU DES KÖNIGL. OPERNHAUSES.

Von BRUNO MÖHRING, Professor in Berlin. Dazu die Tafeln 1 bis 3.

Während der Bearbeitung des Entwurfes für die Königliche Oper ist es mir immer deutlicher zum Bewußtsein gekommen, daß die Errichtung dieses Bauwerkes am Königsplatz ein außerordentlicher, nie wieder gut zu machender Fehler sei. Ich hielt es daher für meine Pflicht, nochmals auf die Nachteile des Platzes hinzuweisen und zu untersuchen, ob es nicht möglich sei, für das Neue Königliche Opernhaus einen Platz zu finden, der nicht nur praktisch und würdig gelegen ist, sondern auch für das Stadtbild von Groß-Berlin eine Verschönerung bedeutet.

Die praktischen Fehler der Situation am Königsplatz liegen auf dem Gebiete des Verkehrs und bedürfen keiner weiteren Erörterung. Sie würden sich, wenn auch mit großen Kosten und Unbequemlichkeiten, verbessern lassen.

Die Fehler, oder besser gesagt Schwierigkeiten, die der Platz in künstlerischer Hinsicht bietet, sind ebenfalls überwindbar.

Am schwersten wiegen nach meiner Überzeugung die Fehler ethischer Natur, die der Platz aufweist. Sie sind von so außerordentlicher Bedeutung, daß das ganze Volk den Bau des Opernhauses an dieser Stelle aufs äußerste beklagen müßte. In den Bauten der Völker spiegelt sich ihre Geschichte. Nicht nur in einzelnen Bauten, nein, auch in der Anlage der Städte, in der Stellung der Bauten, in den Beziehungen zueinander. Das nächste Beispiel für diese Behauptung haben wir in dem herrlichen Straßenzug, der vom alten Schloß der Hohenzollern bis zum Brandenburger Tore führt. Hier ist die Geschichte des preußischen Staates, das Wachsen seiner Kraft in bedeutenden Städtebildern verkörpert. Vor dem Tore verstummte diese eindringliche Sprache der Baukunst. Die erste bemerkenswerte und bedeutsame Schöpfung im Tiergarten war die Anlage des uferlosen Königsplatzes mit der Siegessäule, sie erfolgte ohne eigentliche Beziehung zum Ganzen. Es kam das Reichstagsgebäude hinzu, dessen Stellung mit dem Rücken nach Berlin als verfehlt und unglücklich empfunden wurde. Da baute unser Kaiser die großzügige Siegesallee; die Denkmäler der großen Paladine Wilhelms I. wurden in gleicher Beziehung zur Siegessäule aufgestellt. Und nun bekam der Königsplatz erst seine Bedeutung und sein eigenes Leben. Das Reichstagsgebäude scheint jetzt richtig zu stehen.

Wie in der Siegesallee das Wachstum des Staates aus den kleinen Anfängen der Mark Brandenburg durch die Denkmäler ihrer Fürsten und ihrer hervorragenden Zeitgenossen dargestellt wird, so verkörpert der Königsplatz die militärische und politische Macht des neuen Deutschen

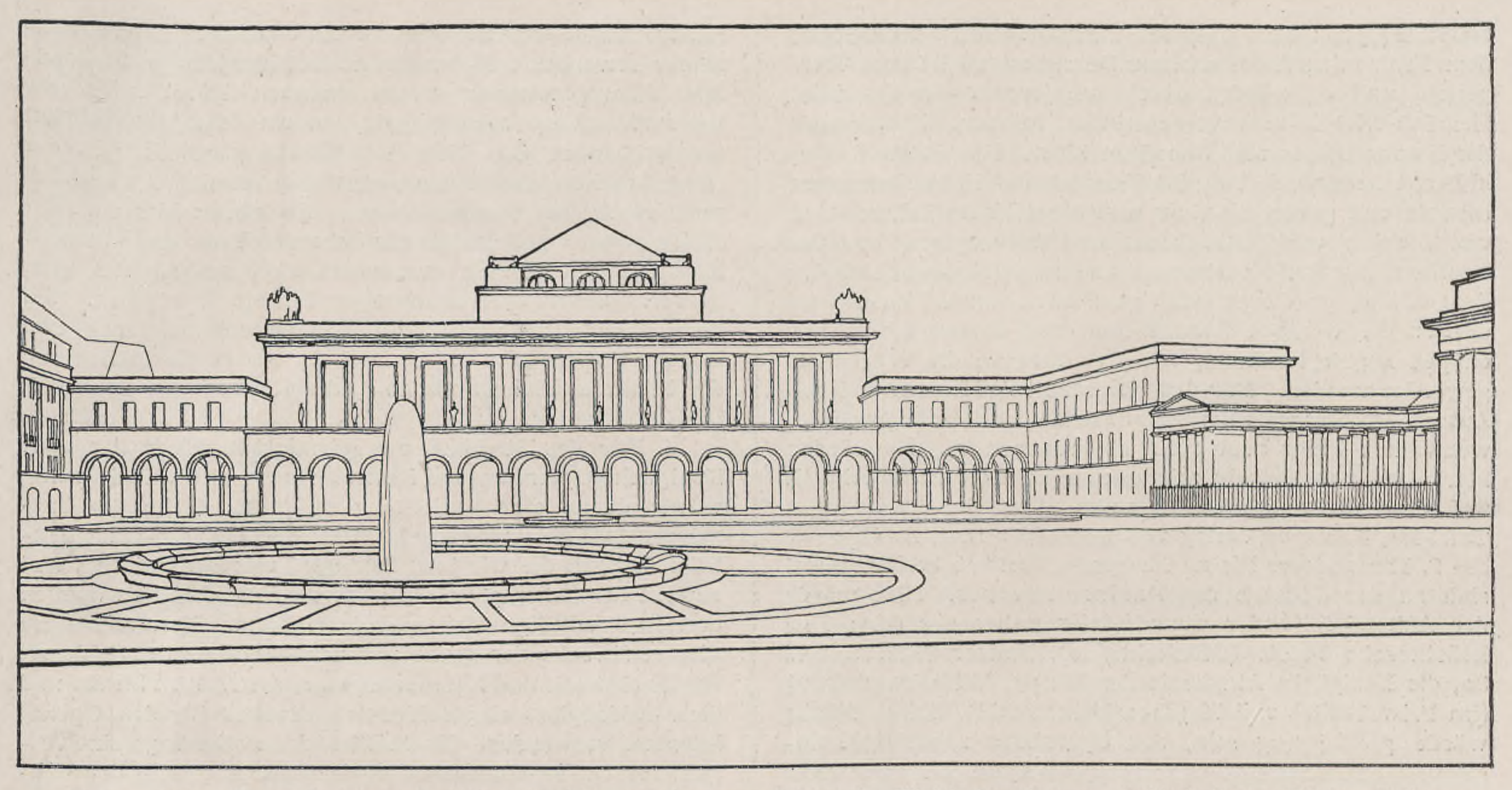


Abb. 4. Pariser Platz. Studie zur Gestaltung der Platzwand bei einem Neubau des Königl. Opernhauses. Architekt Bruno Möhring, Berlin.

Reiches. Und nur verhältnismäßig wenig fehlt, um den Gedankeninhalt der Anlage zu vollenden und gleichzeitig den Platz städtebaulich zu einem der schönsten der Welt zu machen. Das wenige ist fast greifbar vorhanden: Zwei Gebäude sind es, die den Platz vollenden und abschließen müssen: Kriegsministerium und Reichskolonialamt. Dann hat das Deutsche Reich in seiner Hauptstadt den würdigen Platz, der seine Größe und seine Macht in stolzer, gehaltener Pracht verkündet und eindringlich jedem Sohn des Volkes und jedem Fremdling den Aufstieg von den kleinen Verhältnissen der Kurmark zur großen Weltmacht predigt. Wir sind nicht reich an Werken, die so, wie es der Königsplatz dann tun könnte, unsere nationale Kraft künden, dadurch unser Selbstvertrauen und Selbstbewußtsein als Volk stärken und kräftigen und künftigen Geschlechtern von unserer Tatkraft und unserem Zielbewußtsein berichten werden.

Was würde aber geschehen, wenn das Opernhaus an der Siegessäule errichtet würde? Das Moltkedenkmal müßte dann fort; denn der Gedanke, das Bild des ernsten Schlachtendenkers vor dem Hause der Musen und Grazien, der Tenöre und der Tänzerinnen stehen zu lassen, ist zu widersinnig. Dann ist aber der Dreiklang: Bismarck-Moltke-Roon zerstört, die unsichtbaren Fäden sind zerrissen, die sich von Denkmal zu Denkmal weben. Das klare Charakterbild des Königsplatzes ist verwischt. An die Stelle der Logik ist Verwirrung getreten. Der Nachwelt aber würde dieser Platz ein Zeugnis sein nicht von der Kraft unserer Zeit und ihrer Kultur, sondern von unserer Zerfahrenheit, Unsicherheit und Schwächlichkeit in Dingen der Kunst und in anderen Dingen auch.

Die Schwierigkeiten, einen so großen Bauplatz, wie ihn das Neue Königliche Opernhaus erfordert, innerhalb des alten Berlin zu finden, sind gewiß außerordentlich groß. Ohne Ankäufe von kostspieligen Gebäuden und Grundstücken wird es nicht möglich sein, und zwar handelt es sich hier bei dem Grunderwerb um Millionen und Abermillionen. Die Verhältnisse liegen jedoch derart günstig, daß die Regierung in der Lage ist, die enormen Aufwendungen ohne Anstrengung zu bewältigen. Der Bauplatz am Moltkedenkmal ist das Zaubermittel. Ihn würde jedenfalls das Reich für den Neubau eines Kriegsministeriums gerne kaufen; und es könnte einen erheblichen Preis dafür zahlen, da ihm der Verkauf des jetzigen Grundstücks des Kriegsministeriums zu Geschäftszwecken ja gewaltige Summen einbringen müßte.

Als Bauplätze, die für die Königliche Oper in Frage kommen könnten, habe ich die folgenden als die geeignetsten gefunden:

1. Am Durchbruch der Französischen Straße im Tiergarten (Vorschlag aus dem Wettbewerb Groß-Berlin);
2. am Pariser Platz;
3. am Schillerplatz;
4. am Schloßplatz.

1. Noch heute halte ich den von mir im Wettbewerb Groß-Berlin angegebenen Platz zwischen dem Goethe- und dem Lessingdenkmal für einen der besten. Er liegt am günstigsten für den Verkehr, er ist am billigsten, er würde das an Plätzen so arme Berlin um einen neuen, schönen Architekturplatz bereichern, und mit dem Durchbruch der Französischen Straße würde zugleich eine der brennendsten Verkehrsfragen gelöst. Ob dieser Plan ernstlich geprüft ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Immer ist mir aber von Fachgenossen versichert worden, daß diese Idee eine der besten Lösungen des Wettbewerbs Groß-Berlin gewesen wäre. Als Gründe gegen die Ausführung sind mir genannt worden der Widerstand des Herrn Staatssekretärs des Innern und zweitens, es dürfe der Tiergarten nicht verkleinert werden. Die Bäume des Tiergartens wären heilig. Durch den Bau des Opernhauses

am Königsplatz wird aber der Tiergarten auch verkleinert; denn Kroll mit seinem schönen Baumbestand ist auch Tiergarten, und es würden dort auch jenseits der Querallee ziemlich viel Bäume verschwinden müssen. Die Apostel des Baumschutzes sind Fanatiker bis zur Einseitigkeit. Der in Frage kommende Teil des Tiergartens ist nicht besonders besucht und gehört nicht zu seinen schönsten Teilen. Und wenn etwas wirklich Schönes und Großzügiges, das das Ansehen der Stadt verbessert und zugleich so schwierige Fragen löst, an dieser Stelle geschaffen werden könnte, so dürften die wenigen Rasenflächen und Kieswege, die nur einigen zugute kommen, nicht so sehr in die Wagschale geworfen werden. Für das Reichsamt des Innern und das Auswärtige Amt werden später auch Neubauten nötig werden, wenn diese Frage auch nicht so brennend ist. Es würden hier also auch Gründe mitsprechen, die die Schwierigkeit auf dieser Seite beheben könnten. Vgl. die Abbildungen Tafel III, 3 und 6 (Verlag von Ernst Wasmut, A.-G.).

2. Ein anderer Platz, der große Vorzüge besitzt, bietet sich an der Südseite des Pariser Platzes. Hier würde der Ankauf folgender Grundstücke notwendig sein: Das Blüchersche Palais (Offizierkasino), Pariser Platz 3 und 3a, die Königliche Akademie der Künste, Wilhelmstraße 71 (im Privatbesitz) und 72 (Kronfideikommiß). Diese Fläche würde groß genug sein, das Opernhaus nebst Magazingebäude aufzunehmen, dazu die neue Akademie der Künste und einige Privathäuser sowie die Verlängerung der Behrenstraße bis zur Königgrätzer Straße. Das würde eine erhebliche Entlastung der Straße Unter den Linden, des Pariser Platzes und auch andererseits des Potsdamer Platzes und der Voßstraße bedeuten. Groß sind hier die Schwierigkeiten, das Opernhaus so zu gestalten, daß es das Brandenburger Tor nicht erdrückt. Die Möglichkeit, diesen schwierigen Umstand zu überwinden, habe ich versucht, in einer Skizze nachzuweisen. Ein Vergleich der südlichen Platzhälfte, wie sie jetzt ist, und in welcher Weise sie ungefähr gelöst werden könnte, ist aus den Textbildern 3 und 4 zu entnehmen.

Das Bühnenhaus liegt weit genug zurück, um den Platz nicht zu erdrücken. An der Königgrätzer Straße ließe sich eine zweite Auffahrt mit Platzanlage schaffen, so daß sich auch nach dieser Seite hin die Anlage leicht wirkungsvoll gestalten läßt. Der Pariser Platz, der bei festlichen Gelegenheiten fast einer Sackgasse gleicht, weil die Abflußmöglichkeiten des Verkehrs durch das Brandenburger Tor verhindert werden, erhält, ohne daß die Platzwände aufgelöst werden, zwei breite und bequeme Abzugsmöglichkeiten für den Verkehr. Die Lageplanskizze (Tafel 3) ist eine erste Idee, die sicher noch bedeutend verbessert werden kann. Für die gute Abwicklung des Verkehrs würde durch den Durchbruch der Behrenstraße und die Durchführung der Schöneberger Untergrundbahn gesorgt sein. Durch den Verkauf des Bauplatzes am Königsplatz und die neu entstehenden Grundstücke an der verlängerten Behrenstraße kann nicht nur eine Deckung der Grunderwerbskosten, sondern noch ein bedeutender Überschuß erzielt werden.

3. Am Schillerplatz, dem Schauspielhause gegenüber, zwischen Jäger- und Taubenstraße, wäre ein Platz, auf den ein Opernhaus seinem Gedankengehalt nach jedenfalls ganz ausgezeichnet passen würde. Die Breite des Baublocks würde gerade ausreichen; das Magazingebäude könnte an der Nordseite der Jägerstraße in Verbindung mit dem jetzigen Kulissenhause errichtet werden. Es würden 12 Privatgrundstücke erworben und das Grundstück der jetzigen Seehandlung dazu genommen werden müssen. Für den Verkehr wäre diese Lage sehr günstig, da ein Untergrundbahnhof unmittelbar in der Nähe ist, Straßenbahnlinien in der Französischen und Charlottenstraße außer den bestehenden noch geschaffen werden können. Es könnte hier ein feinfühlig gegen das Schinkelsche Schauspielhaus abgestimmter Bau mit den Kirchen zusammen ein Stadtbild von ganz hervorragender und eigenartiger Schönheit ergeben. Mit dem Magazingebäude könnte das Opernhaus durch eine Brücke verbunden werden, ähnlich, wie es die Gebäude an der Französischen Straße sind, die die Deutsche Bank hat herstellen lassen.

4. Für das Stadtbild am günstigsten würde das neue Königliche Opernhaus am Schloßplatz stehen. Gleichzeitig würde durch eine Errichtung an dieser Stelle die Umgebung des Schlosses verschönert; empfindliche städtebauliche Mängel, die wir jetzt beklagen, würden beseitigt, und sowohl der Schloßplatz als auch die Schloßfreiheit würden erst ihre würdige Vollendung erfahren. Man müßte zu diesem Zwecke der ganze von der Straße An der Schleuse, der Kirchstraße und Neumannsgasse, der Breiten Straße und dem Schloßplatz eingeschlossene Stadtteil für den Opernhausbau verwenden. Es müßten dazu allerdings eine Anzahl wertvoller Grundstücke, darunter auch die der Vossischen Zeitung erworbenen und mehrere gute Gebäude abgerissen werden. Der Mühlengraben würde zugewölbt und überbaut und somit eine häßliche und ungesunde Anlage verschwinden. Die Brüderstraße müßte von der Spreestraße bis zum Schloßplatz eingezogen werden. Das kann unbedenklich geschehen, da sie keine wichtige Verkehrsstraße ist.

Dafür hat man aber auch reichliche Ausnutzungsmöglichkeit für alle Räume des Opernhauses. Die höfischen Repräsentationsräume könnten einen Flügelanbau bilden und, mit dem Schloß durch einen unterirdischen Gang verbunden, zu einer Erweiterung des Schlosses werden. Die Hauptfront des Opernhauses mit dem Haupteingang würde in der Achse der Schloßfreiheit liegen, so daß sie von der Schloßbrücke her trefflich zur Geltung kommt und die Baugruppe Schloß, Kaiser-Wilhelm-Denkmal und Oper, von hier aus gesehen, ein Stadtbild von unvergleichlicher Schönheit ergibt. Das Denkmal, über dessen unrichtige Situierung soviel geklagt ist, würde dadurch die fehlenden Beziehungen zu seiner Umgebung gewinnen. Von dem Spreearm an der Schleuse könnte das Gebäude weit genug entfernt bleiben, um hier noch eine geräumige Platzanlage zu schaffen, die der Abwicklung des Wagenverkehrs ausreichenden Raum bietet. An der Ecke der Spreestraße und der Straße An der Schleuse würde das Magazingebäude Platz finden. Kurz, diese Stelle ist für das Opernhaus so geeignet wie keine andere; das Gebäude würde hier, wie nirgends sonst, zur Verschönerung der Stadt, und zwar eines ihrer hervorragenden Punkte beitragen. Von wo man auch kommen mag, von der Französischen Straße, von der Schloßbrücke oder von der Königstraße her, von allen Seiten würde das Opernhaus in einem Rahmen anderer Monumentalbauten trefflich zur Geltung kommen. Daß es für den Verkehr hier ganz ausgezeichnet liegen würde, bedarf keiner Erörterung; hervorgehoben sei aber noch, wie außerordentlich bequem die Nähe des

Königlichen Schlosses, für den Hof wäre; ja man kann fast sagen, die Königliche Hofoper gehört eigentlich in die unmittelbare Nachbarschaft des Schlosses. Seinem Gedankeninhalt nach würde das Opernhaus hier auch durchaus an der richtigen Stelle stehen. Der Dom und die Königlichen Museen am Lustgarten, Bauten, die der Pflege der höchsten Menschheitsgüter geweiht sind, geben einen Ton an, der dann am Schloßplatz würdig weiterklingt: Dort Religion und bildende Kunst, hier die höchste Vereinigung der Dichtkunst und Musik — eine schönere und sinnvollere Umgebung für das Schloß des Kaisers, des Schirmherrn des Friedens und aller schönen Künste, kann man sich wohl schwerlich vorstellen.

So schön ist der Platz, daß alle Bürger, alle Behörden zusammenwirken sollten, diesen Gedanken trotz der großen Schwierigkeiten, die sich ihm entgegenstellen, zu verwirklichen. Der monumentale Ausbau des Schloßplatzes würde die Vollendung des inneren Stadtbildes bedeuten.

# FRANZÖSISCHE MONUMENTE IN IHRER BEZIEHUNG ZU STRASSE UND PLATZ.

Von CHR. KLAIBER, Schwäbisch-Gmünd. Hierzu die Tafeln 4 bis 6.

Die neuzeitlichen Begriffe von Städtebau und Architektur bringen es mit sich, daß die Monumente fremder Nationen mit anderen Augen und anderer Auffassung gesehen und auf ihre Wirkung untersucht werden, was zur Folge hat eine Menge neuer Eindrücke, die das theoretische Studium nie zu geben vermag. Das einzelne Motiv tritt mehr in den Hintergrund, während der Gesamteindruck „Stellung der Monumente zu Platz und Straße“ in Vordergrund tritt.

Geht man im kleinen, am Kanal gelegenen Hafenort te Tréport vom Landungsplatz durch die Rue de Paris hinauf zum Ort, so steht an der Straßengabelung auf dem höchsten Punkte, die Rue de Paris beherrschend und abschließend ein Monument des 17. Jahrhunderts La Croix en grès — Tafel 4 Abb. a. In der Mitte des Sandes finden wir abseits des Weltverkehrs den mittelalterlich berühmten Prioratsort „Souvigny“, mit seiner vielseitig reizvollen Abteikirche. (Abb. b.) Kurvenförmig zieht die Landstraße durch den Klosterbereich und durch den malerischen Klosterhof. Ein dreieckförmiger Vorplatz wurde gewonnen durch rechtwinklige Zurückstellung der Westfront der Kirche, und jenseits der Straßenachse um die Wende des 17. Jahrhunderts ein architektonisch allerliebster Brunnen erstellt. Wie sehr der kleine Vorplatz durch diesen Vordergrund an perspektivischer Tiefe und Wirkung gewinnt, und die Kirche selbst gehoben wird und größer erscheint, kann jederzeit durch Wegdenken dieses kleinen Monumentes nachgeprüft werden. Erst durch den Brunnen wird das Ganze ein abgeschlossenes Architekturbild. Axenmäßige Begriffe sind trotz des herrschenden Zeitgeistes nicht zu beobachten. Dieselbe Tatsache zeigt der kleinstädtische, südfranzösische Markt Paus. (Textbild 5.) Das platzschmückende Monument steht nicht in der Platzmitte und Rathausachse, sondern ist, in richtiger Erfassung der Lehre vom Gleichgewicht der beherrschenden Baumassen zur Platzecke verschoben worden.

Es gibt wohl kein Motiv, das mit einer axialen Aufstellung schon seines Ursprunges wegen wesensverwandter wäre als der Obelisk, eines der beliebtesten französischen Monumente neben dem Triumphbogen. Mitten in dem auf altrömischen Stadtplan zurückzuführenden Straßennetze Viennes ist die zurücktretende Bauflucht in abschließender Weise ausgefüllt durch Brunnen, Rampen und Obelisk. Wer immer die engen, steilen Straßen Viennes durchwandert, wird sich, plötzlich vor diesen Anblick gestellt, der monumentalen Wirkung der Stellung nicht verschließen können. Axen spielen keine Rolle, sondern nur die Wirkung, deren Geheimnis besteht, im richtigen Ausmaß des Monumentes, wie im nahen Heranrücken der malerischen Gebäudefronten an das Monument, ohne daß eine erdrückende Wirkung hervorgerufen würde. Verfolgen wir weiter den Obelisk (Textbild 6) und seine Anwendung, so finden wir vor der altehrwürdigen Kathedrale St. Etienne in Toulouse den in Abbildung c der Tafel 5 abgebildeten Brunnen, mit zweifachem, vertieftem Stufenring versehen, ohne Rücksicht auf irgend ein Platzgesetz mathematisch-schematischer Natur aufgestellt, zum Vorteil der Gesamtwirkung. Das Bild lehrt

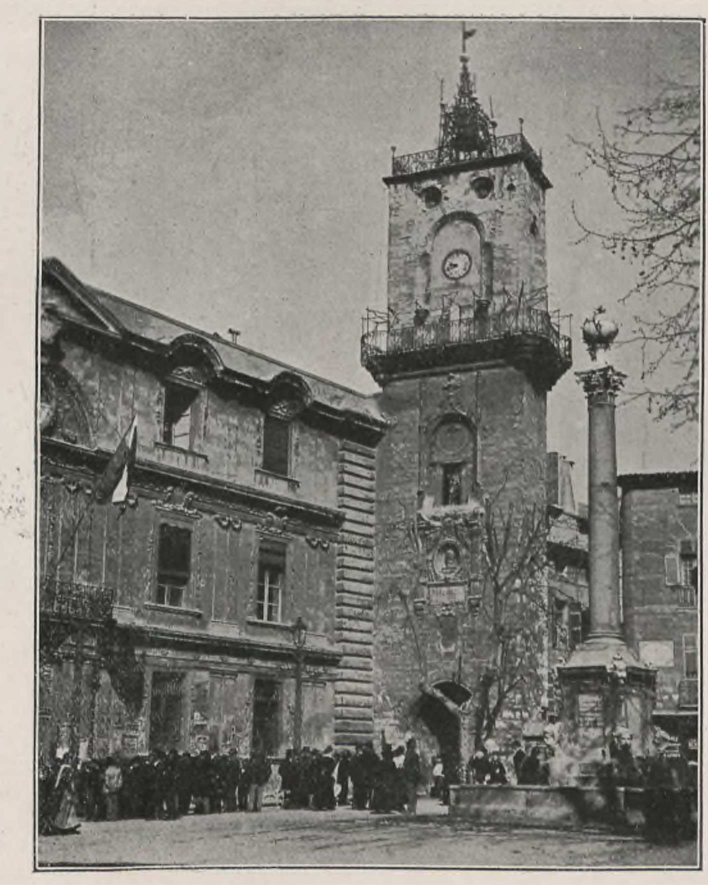


Abb. 5. Marktplatz von Pau.

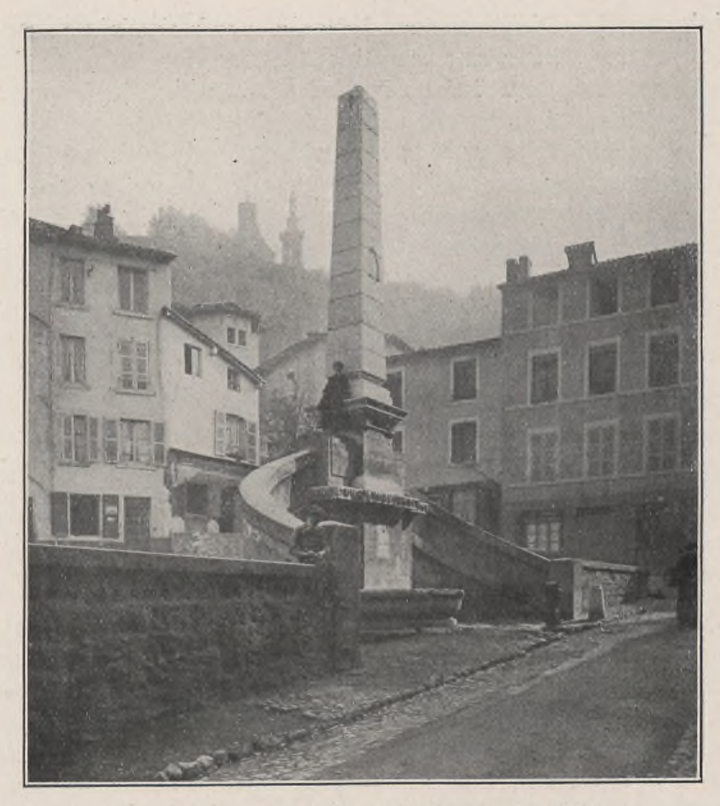


Abb. 6. Vienne. Brunnen in der rue du Cirzue.

gleichzeitig, daß auch in Frankreich Gegenbeispiele nicht fehlen. Eine Bedürfnisanstalt mit Plakatsäule genügt nicht, sondern der Brunnen selbst dient als Plakatsäule, als ein ideales Bild offiziell großstädtischer Schönheitsbegriffe Toulouser Baubehörden. Um nicht ungerecht zu sein, sei die musterhaft von Reklameschildern freigehaltene (weil von Fremden viel besuchte) Place de la Republique in Arles gegeben (Abb. d) mit dem auf neuerer Fontäne aufgestellten altrömischen Obelisken. Die Berühmtheit der Kathedrale und des Kreuzganges St. Trophimes pflegt den Blick abzuziehen von der hervorragenden Wirkung dieses immerhin kleinen Platzes. Man strebt nach Einzelmotiven, ohne Rücksicht auf einen viel wichtigeren Gesamteindruck. Das Monument steht so ziemlich in der Hauptaxe des Hôtel de ville, aber keineswegs in der Platzmitte. Vielmehr fand eine Verschiebung nach dem Gleichgewicht der Massen der stärker bebauten oberen Platzwand zu statt, worin die beherrschende Füllung des Raumes begründet liegt.

All diese Beispiele sind dem Lande, wo das Romanisch-Axiale mit Fug und Recht als Nationalcharakter angesprochen wird, entnommen, und es wäre als eine einseitige Verkennung zu betrachten, wenn nicht zugegeben würde, daß das stilistisch einheitlich durchgeführte axiale Schönheitsprinzip als ein wirkliches Schönheitsprinzip zu betrachten wäre. Von den bekannten Beispielen abgesehen, haben wir in Abbildungen die axiale Fortsetzung der schnurgeraden Rue Nationale, abgetrennt von ihr durch den Triumphbogen und das schlicht gestaltete Gitterwerk.*) Der langgestreckte Anlageplatz verbindet das Wasserwerk und Wasserschloß mit Montpellier. Das auf höchster Höhe erbaute Wasserwerk (Textbild 7) gab als ein gegebenes Bedürfnis (1753—66) die Veranlassung zu dieser einheitlich durchdachten Gesamtanlage. Hier wird niemand die Stellung des Reitermonumentes in der Platzmitte störend empfinden; es gehört zum Stil.

Betreten wir noch zum Schlusse den Höhepunkt dieses mathematisch-schematischen Prinzipes mit dem napoleonischen Militärstädtchen „De la Roche sur Yon". Der geschichtlichen Erinnerung wegen sei der Plan Tafel 6 dieses stillen, an der atlantischen Küste abseits gelegene Städtchens gegeben, als eine unberührte Urkunde des Herrscherwillens eines Napoleons I. Inmitten des Hauptstraßenkreuzes und des in seiner Größe monumental wirkenden, durch mehrfache Baumreihen abgeschlossenen Place d'Armes beherrscht der eine Gedanke „Napoleon und sein Monument" die Gesamtanlage. Es herrscht ein Stil und ein Geist. Der ganze Stadtplan, Platz und Monumente sind ein Denkmal einheitlicher Größe für sich und als solche künstlerisch zu verstehen und zu genießen. Es ist ein militärisch-mathematisch gedachter und darum künstlerischer Schematismus. Groß und zweckmäßig gedachter Schematismus wirkt wohl immer auch künstlerisch groß, nur der Schematismus aus Verlegenheit und Geistesarmut wirkt klein.



Abb. 7. Wasserwerk mit Wasserschloß in Montpellier.

*) Vgl. Deutsche Bauzeitung XLVI No. 16 (Abb. 1).

# ZUR ABHANDLUNG: DIE GRUNDLAGEN UNSERES STÄDTEBAUES IN NEUER BELEUCHTUNG.

(Vgl. No. 11 Jahrgang 1912 unserer Zeitschrift.)

## 1. Von Professor H. CHR. NUSSBAUM, Hannover.

Unter diesem Titel bespricht Herr Walter Lehweß in Heft 11 des Städtebaues das Buch „Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen" von Professor Dr. Rud. Eberstadt. In dieser Besprechung hat der wundeste Punkt des Wiener Wohnungswesens keine Erwähnung gefunden.*) Das ist die drückende Belastung jedes Wohnhauses mit Steuern. In den Jahren 1880 bis 1884 war ich in Wien als Architekt im Wohnhausbau tätig und habe durch die Rentenertragsberechnungen eine genaue Einsicht in diese Sachlage gewonnen. Die Gesamtbesteuerung der Wohnhäuser betrug damals 48% der Mietbeträge. Allerdings waren die Neubauten auf eine Reihe von Jahren dem Namen nach „steuerfrei". In Wirklichkeit wurde von ihren Mieterträgen 25% an Steuern erhoben. Diese traurigen Verhältnisse haben meines Wissens seither keine Besserung erfahren, eher eine Verschlimmerung. Denn die Wohnungsmieten sind seit 1880 in Wien ganz erheblich gestiegen.

Die Belastung der Wohnhäuser mit Steuern verschiedener Art war nun aber mit 48% nicht abgetan. Tatsächlich betrug sie 96% oder der einfachen Rechnung wegen 100%. Also fand eine Verdoppelung der Miethöhe statt, damit der Hausbesitzer seine Belastung auf die Mieter abzuwälzen vermochte.

Die Rechnung ist sehr einfach — und die Steuerkassen stehen sich gut bei ihm.

Der Hausbesitzer wollte und mußte damals mindestens 6% der Grundstücks- und Hauskosten an Miete erzielen. Denn Hypotheken waren unter 5% nicht zu haben, und die österreichischen Staatspapiere boten eine Kapitalverzinsung von 5%. Berechnete sich hiernach die Miethöhe einer Wohnung zu 1000 Gulden, dann mußten von vornherein weitere 960 oder rund 1000 Gulden aufgeschlagen werden, damit dem Hausbesitzer jener Ertrag blieb, dessen er bedurfte, um nicht zuzusetzen. Würde er z. B. die Miete nur um 500 Gulden erhöht haben, dann hätten die Steuern 48% von 1500 Gulden, also 720 Gulden betragen. Dem Hausbesitzer wären also nur 780 Gulden verblieben. Damit käme er nicht aus. Der Zuschlag von 750 Gulden genügte ebenfalls nicht zur Sicherung einer angemessenen Rente. Denn 48% von 1750 Gulden ergibt 840 Gulden. So wären dem Hausbesitzer nur 910 Gulden geblieben.

Da ferner der Hausbesitzer damals in Wien dem Mieter gegenüber eine ungemein günstige Stellung innehatte, so wurde recht oft eine wesentlich höhere Miete erhoben, als zur Sicherung der Rente erforderlich gewesen wäre. Stets teilte aber der Steuerfiskus mit dem Hausbesitzer die Beute. Eine Miethöhe von 200 bis 250 Gulden für jedes Zimmer war damals bereits für bürgerliche Wohnungen das Mindestmaß. Heute wird diese Miete in Mittelstädten Österreichs bezahlt.

Aus diesem Beispiel ergibt sich zugleich, daß die Erhebung der Grundstücks- und Haussteuer nach dem Mieterträgnis eine durchaus ungerechtfertigte und höchst drückende Belastung der Mieter zur Folge hat. Denn der für die Steuer erforderliche Aufschlag wird noch einmal besteuert. Daher ist die Besteuerung der städtischen Grundstücke „nach dem gemeinen Wert" die allein berechtigte und angemessene.

*) Da mir die Zeit zum Lesen des Buches bisher fehlte, so kann ich nicht sagen, ob auch in ihm dieses wichtige Vergleichsmoment unerwähnt geblieben ist. Der Vergleichswert würde dadurch erheblich verlieren.

## 2. Von WALTER LEHWESS, Berlin.

Die Wiener Gebäudebesteuerung ist von Professor Eberstadt eingehend auf S. 197f. seines Buches berücksichtigt worden. Die obigen Angaben des Herrn Professor Nußbaum können sowohl hinsichtlich der Besteuerungsgrundlage (als welcher nur der sogenannte steuerbare Zinsbetrag gilt), als auch hinsichtlich der Steuersätze unmöglich zutreffend sein, denn sie widersprechen den amtlichen Angaben.

Ferner ist auch in Deutschland die Gebäudebesteuerung ein wesentlicher Faktor, der (im Gegensatz zu Österreich) stets an Bedeutung gewinnt. Die Steuer wird meist mit erheblichen Zuschlägen erhoben und ist z. B. in einer Groß-Berliner Gemeinde seit 1888 von 65% auf 268% des Grundbetrages gesteigert worden. Die — beim Mietskasernensystem unausbleibliche — Fortwälzung auf die Mieter ist hierbei von erheblichen Überlastungen seitens der Hausbesitzer begleitet gewesen. (Vgl. hierzu Eberstadt a. a. O. S. 201.)

Für die Reform des Städtebaus ist das Wiener System der Besteuerung belanglos; der Wiener Besteuerungssatz trifft ganz in der gleichen Höhe die schlechte Bauform der Mietskaserne, wie er die sozial und wirtschaftlich besseren Bauformen treffen würde.

# CHRONIK.

WOHNUNGSFÜRSORGE. Vor kurzem ist in Dresden als Unterabteilung des Landesvereins Sächsischer Heimatschutz eine Zentralstelle für Wohnungsfürsorge im Königreich Sachsen gegründet worden. Sie soll den gesamten auf das Wohnungswesen in Sachsen sich beziehenden Stoff sammeln und der Allgemeinheit nutzbar machen, sowie ferner alle auf die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Minderbemittelten gerichteten Bestrebungen fördern. Dieses Ziel will sie auf verschiedenen Wegen erreichen, und zwar:

1. durch eine Beratung der Bauwerber für das Kleinwohnungswesen in bautechnischer und künstlerischer Beziehung, und zwar mit Hilfe der dem Landesverein angegliederten Abteilung für Bauberatung und Bebauungspläne;
2. durch Heranziehung zuverlässiger Privatunternehmer zum Bau von Kleinwohnungen;
3. durch Unterstützung und Förderung des Baugenossenschaftswesens, zu welchem Zwecke ein Verband der sächsischen gemeinnützigen Bauvereinigungen gegründet werden wird, der insbesondere die gesetzliche Überwachung der Baugenossenschaften vornehmen und des weiteren die Genossenschaften durch Rat und Tat in allen juristischen, finanziellen und sonstigen Fragen unterstützen soll;
4. durch Aufklärung der Allgemeinheit in Vorträgen und volkstümlichen Abhandlungen über die richtige Benutzung der Wohnungen und den Einfluß einer gesunden Wohnung auf die Gesundheit und das Gedeihen ihrer Bewohner;
5. durch Empfehlung der Wohnungsaufsichtsämter und Wohnungsnachweise;
6. durch Erhebungen über die Wohnungsverhältnisse in Sachsen.

Die Zentralstelle findet bei ihren Bestrebungen das größte Wohlwollen und die tatkräftigste Unterstützung der Königlich Sächsischen Regierung.

DIE VOM REICHSTAG AM 22. MAI 1912 GEFASSTEN RESOLUTIONEN ZUR WOHNUNGSFRAGE vom 22. Mai 1912.

I. Der Reichstag wolle beschließen, die verbündeten Regierungen zu ersuchen, dem Reichstag in der nächsten Tagung Gesetzentwürfe betreffend Regelung des Wohnungswesens vorzulegen, die folgende Grundzüge enthalten:
   1. Mindestvorschriften über Beschaffenheit und Benutzung der Wohnungen (Lage, Luftraum, Zufuhr von Licht und Luft in die Wohn-, Schlaf- und Arbeitsräume, Zahl und Anlage der Aborte, Schlafstellenwesen usw.) unter Anpassung an die besonderen Verhältnisse in Stadt und Land.
   2. Vorschriften über eine amtliche Wohnungsaufsicht durch Orts- bzw. Bezirks- und Landeswohnungsämter mit einem Reichswohnungsamt als Zentralstelle für das gesamte Wohnungswesen.
   3. Errichtung von Pfandbriefanstalten im Anschluß an die Landesversicherungsanstalten zu dem Zweck, um unter Reichsgarantie nach festen Normativbestimmungen möglichst hohe Pfandbriefsdarlehen auf Hausgrundstücke mit Kleinwohnungen sowohl an Baugenossenschaften, als auch an Privatpersonen zu gewähren.
   4. Regelung des Wohnungsnachweiswesens.
   5. Ausbau des Erbbaurechts zum ausgiebigeren Gebrauch für den Kleinwohnungsbau.

II. Der Reichstag wolle beschließen, die verbündeten Regierungen zu ersuchen, die Ergebnisse der Wohnungsaufsicht, des Standes des Wohnungs- und Bodenmarktes, der Wohnungsmieten und der Bautätigkeit jährlich zu veröffentlichen.

III. Der Reichstag wolle beschließen, den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, in geeigneter Weise darauf hinzuwirken, daß im Wege der Landesgesetzgebung der Bau von Kleinwohnungen gefördert werde
   1. durch Festsetzung allgemeiner Bestimmungen über Bodenaufteilung, Bebauungspläne und Bauordnungen zur Verbilligung und Erleichterung des Kleinwohnungsbaues, sowie zu weiträumiger Bebauung der Besiedelung, unter Anpassung an die besonderen Verhältnisse in Stadt und Land,
   2. durch Gewährung von Steuer- und Abgabenerleichterungen an die Besitzer von Häusern mit Kleinwohnungen sowohl vom Staate wie von den Gemeinden,
   3. durch Gewährung des Enteignungsrechts an die Gemeinden zur Beseitigung von schweren Mißständen im Bebauungs- und Wohnungswesen.

DEN BEAMTENWOHNUNGSVEREIN IN POTSDAM könnte man beinahe Stadtverunstaltungsverein nennen. Offenbar bevorzugt er vornehme Nachbarschaft, ohne sich selbst aber der von ihm gewählten Umgebung anzupassen. Erst hat er sich ins Herz des besten Landhausviertels beim „Neuen Garten" an der Kleinen Weinmeisterstraße eingenistet mit Doppelhäusern, deren kahle fensterlose Seitenumfassungen — der offenen Bauweise wie zum Hohn — die Bauwiche zu unfreundlichen Winkeln machen, und deren ganzer Aufbau der schlimmsten Protzerei sogenannter Unternehmerbauten nichts nachgibt. Dann ist der Verein an den Park von Charlottenhof gegangen, von der Viktoriastraße ab mit richtigen Mietskasernen, deren äußere Erscheinung zwar etwas ansprechender ist, in ihrer Gesamtanlage aber nichts von dem verrät, was den Ansprüchen einer derartigen Genossenschaft auf behördliche Förderung erst Berechtigung geben würde — an einer Straße, die geradeso aussieht, als ob sie zur Bebauung des gegenüberliegenden Parkes selbst einladen soll. Und drittens wirkt der Verein nun gegenüber dem neuen Regierungsgebäude an der Spandauer Straße, da wo die Behlertstraße und die Eisenhardtstraße einmünden und Landhäuser stehen, die Schutz verdienten. Hier wäre eine Platzanlage zu fordern schon mit Rücksicht auf das stattliche öffentliche Gebäude, aber auch zur Regelung des lebhaften Verkehrs.

Und alles dies gerade in Potsdam, wo preußische Könige eine vornehme Baugesinnung betätigt haben, wo heute noch eine selten einheitliche Bauüberlieferung zu hüten ist.

Von Baugenossenschaften, die größere Geländeflächen in einer Hand behalten und somit die Möglichkeit zur Lösung ihrer Aufgaben im Sinne eines gesunden Städtebaues bieten, sollte man aber wohl überhaupt eine mehr vorbildliche Wirksamkeit voraussetzen dürfen. In hervorragender Weise betätigen sich auch in diesem Sinne bekanntlich der Berliner Beamtenwohnungsverein, der zu Königsberg i. Pr. und andere mehr. Doch lange noch nicht alle. So haben die Eisenbahner jenseits des Bahnhofes von Potsdam auf Neuendorfer Gebiet am nordöstlichen Rande des Exerzierplatzes eine Reihe dreigeschossiger Wohnhäuser aufmarschieren lassen, die in kunterbuntem Farbenwechsel mit schluchtartigen Bauwichen eine grausam-schmerzliche Linie von dem alten poetischen Potsdamer Friedhofe nach der in Grün eingebetteten Baugruppe der Brandenburgischen Provinzialanstalten ziehen. Zu ihrer Entschuldigung könnte man vielleicht sagen, als sie bauten, gab es noch kein gegen die Verunstaltung der Landschaft gerichtetes Gesetz. Doch wird man daran wieder irre, wenn man die allerneuesten Beamtenwohnungen, z. B. am Bahnhofe von Lübbenau sieht, dreigeschossige Ungetüme auf dem schmalen Landstreifen zwischen den Gleisen und der parallel dazu verlaufenden Landstraße, die die idyllische Umrißlinie des dahinter liegenden Städtchens teils verdecken, teils zerschneiden und somit jede Erwartung täuschen, die billigerweise der Ausflügler vom Haupteingange des Spreewaldes wohl hegen darf.

ZU der Mitteilung „GARTENSTADTBEWEGUNG" in No. 11 Jahrgang 1912 ist noch nachzutragen, daß sie Herrn Regierungsbaumeister a. D. F. Wehl, Berlin-Hermsdorf, zum Verfasser hat.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

10. Jahrgang 1913 2. Heft




** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **





# DER KÖNIGSPLATZ UND DAS OPERNHAUS.

## EINE STUDIE VOM STANDPUNKT DER DENKMALPFLEGE.

Von F. WOLFF, Potsdam.

Vorbemerkung der Schriftleitung:

Der Plan, das neue Königliche Opernhaus am Königsplatze zu erbauen, hat die Frage der zukünftigen Ausgestaltung dieses Platzes wieder aufgerollt. Bei der großen Bedeutung, die der Frage beizumessen ist, glauben wir unseren Lesern auch nicht die Betrachtung eines auf dem Gebiete der Denkmalpflege erfahrenen Architekten vorenthalten zu dürfen, die schon nach Ausschreibung des ersten Wettbewerbes handschriftlich niedergelegt worden ist, ohne zum Abdruck gekommen zu sein. Wir tun dies in der Überzeugung, daß sie noch heute volle Beachtung verdient. Wir behalten uns dabei vor, sie demnächst noch durch eine weitere Schrift desselben geschätzten Verfassers über „Ein Forum zwischen dem Brandenburger Tore und der Siegesallee“ zu ergänzen.

Ferner benutzen wir diese Gelegenheit dazu, unsere Vorbemerkung zur Frage des Opernhausplatzes in No. 1 des Jahrganges dahin zu vervollständigen, daß außer den Herren Dr.-Ing. O. March und Prof. Bruno Möhring auch andere Teilnehmer an dem Wettbewerbe bemerkenswerte Vorschläge zur Ausgestaltung des Königsplatzes gemacht haben, namentlich die Architekten Jürgensen und Bachmann und W. Brurein (B. D. A.) in Charlottenburg, Arnold Hartmann in Berlin-Grunewald u. a. m.

Freilich müßte nach diesen Vorschlägen mit ganz anderen Summen gerechnet werden, und zwar auch schon für den Bau des Opernhauses allein, als mit den 12 Millionen Baukosten des ersten Wettbewerbsprogrammes — gegen die Kosten, die die großen Opernhäuser in Paris und Wien erfordert haben, muß diese Summe eine geringe genannt werden! Wie fast alle Entwürfe zeigen, würde der Königsplatz eine über die Bedürfnisse des Opernhauses hinaus gesteigerte Monumentalität verlangen, die auf ihre natürlichen Grenzen zurückzuführen wohl nur ein Platz von bescheideneren Abmessungen gestatten dürfte.

---

In der „Zeitschrift für Denkmalpflege“*) ist über die Erhaltung der Situation folgendes gesagt: „Der Gegenstand der Denkmalpflege ist ein aus vielseitigem Interesse zusammengesetztes Ganzes, dessen einzelne Werte — Denkmalwerte — gegeneinander abzuwägen Sache des prüfenden Urteils sein muß. Die geschichtlichen Ereignisse mehrerer Jahrhunderte, die an dem Denkmalorte vorbeigezogen sind, die Formensprache verschiedener Bauzeiten, die dem Bauwerke seine Stellung in der Kunstgeschichte anweisen, der Stolz und die Freude der Ortsbevölkerung am

*) „Zur Denkmalpflege“ von Konservator Prof. Wolff. Zeitschr f. Denkmalpflege. IX. No. 12. 18. Sept 1907.

Denkmal, die die Liebe zum Vaterlande und zum Geburtsorte erhöhen, der Altertums- und Gegenwartswert, endlich die malerische Lage in der umgebenden Natur, das alles sind Werte, die zusammen das Gesamtbild geben, die die Stimmung schaffen, in die der Beschauer beim Betrachten versetzt wird, in einem Worte: „Die Situation des Denkmals", die die Denkmalpflege zu erhalten hat. Einem jeden empfindenden Menschen wird sich beim Betreten des Straßburger Münsters und der Schinkelschen Rotunde im alten Museum in Berlin das Gefühl der Andacht und Ehrfurcht aufdrängen, auf ihn wirkt die harmonische Schönheit, ohne daß er sich Rechenschaft davon gibt oder geben kann, welche Mittel der Baukünstler angewendet hat, um dieses Ziel zu erreichen. Der Denkmalpfleger muß, wie der Baukünstler, die Mittel kennen, mit denen die Wirkung am Denkmal hervorgerufen ist und diese muß er erhalten."

Der Königsplatz war etwa vor 50 Jahren ein weiter leerer Platz, an dessen westlicher Seite im Jahre 1852 Titz den Krollschen Saalbau errichtet hat, und dem gegenüber sich der Palast des Grafen Raczynski erhob. Ende der sechziger Jahre wurde in der Mitte des Platzes die mächtige Siegessäule aufgerichtet, ein Siegesdenkmal zur Verherrlichung der Siege in den drei Kriegen von 1864, 1866 und 1870/71, von dem „dankbaren Vaterland dem siegreichen Heere errichtet". Der Raczynskische Palast mußte in den achtziger Jahren dem Monumentalbau des neuen Reichstagsgebäudes weichen. Im Jahre 1895 wurde durch die Freigebigkeit des Kaisers Wilhelm II. die Siegesallee durch „einen bleibenden Ehrenschmuck, welcher die Entwickelung der vaterländischen Geschichte von der Begründung der Mark Brandenburg bis zur Wiederaufrichtung des Reiches darstellen soll" zu einem einzigartigen Straßenzug gemacht, in bildnerischer Form die aufsteigende Geschichte der Mark Brandenburg von nahezu acht Jahrhunderten unter Führung ihrer Herrscher und ihrer großen Männer darstellt. Immermehr wurde der Königsplatz zur Verherrlichung nationaler Größe bestimmt. Das „Deutsche Volk ließ hier seinem ersten Reichskanzler Bismarck ein Nationaldenkmal erstehen, und auf demselben Platze haben Dankbarkeit und Verehrung die Denkmäler von Moltke und Roon errichtet.

Der Königsplatz mit der Siegesallee ist zu einem gewaltigen und ehrfurchtgebietenden Gedenkplatz nationaler Größe und Dankbarkeit für seine Geschichte, für seine Herrscher und seine Helden geworden. Seine Bestimmung ist damit gegeben; eingangs ist von der Erhaltung der „Situation eines Denkmals" gesprochen, es wird sich hier um die Wahrung des weihevollen, geschichtlichen Charakters für die Gegenwart sowohl, als auch in rückschauender Hinsicht handeln.

So hoch man die Bedeutung eines Opernhauses auch nach der architektonischen Seite hin einschätzen will, einen historischen Wert in dem oben angegebenen Sinne kann man ihm nicht beimessen. In dem Ausschreiben des Wettbewerbes stand, daß die Achse des neuen Gebäudes mit der Hauptachse des Königsplatzes, dem Reichstagsgebäude, der Siegessäule und dem Moltkedenkmal zusammenfallen solle. Danach würde das Moltkedenkmal unmittelbar vor dem Opernhause zu stehen kommen — Schiller vor dem Schauspielhause, Bismarck vor dem Reichstagsgebäude und Moltke vor dem Opernhause! Der Einwurf, daß Moltke vor dem Generalstabe steht, ist nicht zutreffend; er steht nicht vor, sondern seitlich davon, ebenso wie Bismarck nicht vor der Hindersinstraße, sondern vor dem Reichstagsgebäude steht. Auch der Hinweis, daß Moltke schon jetzt vor dem Neuen Opernhause steht, trifft nicht die Sachlage. Das Krollsche Gebäude ist seit Jahrzehnten zum Abbruch bestimmt, und die spätere Verwendung des Gebäudes als „Neues Königliches Opernhaus" war nur eine vorübergehende.

Als der Wettbewerb für das Kaiser-Wilhelm-Denkmal seinerzeit ausgeschrieben war, haben geniale Entwürfe diesen Platz für eine großartige Denkmalsanlage in mächtigem architektonischen Aufbau gewählt. Wenn die Jahrhundertfeier für die Freiheitskriege von 1813 bis 1815 uns an den Abstand von damals zu heute, an die Errungenschaften dieses letzten Jahrhunderts für unser deutsches Vaterland erinnern, wenn Nationalstolz und Dankbarkeit für unser Königshaus, für unsere Helden und unsere Männer der Kunst, Wissenschaft und Industrie nach einem monumentalen Ausdruck suchen — ein Pantheon für die Helden deutscher Nation, so ist der Königsplatz dafür ein geeigneter Platz, aber nicht für ein Opernhaus, das den Charakter des Platzes zerstört, und die Siegesallee zur Zufahrtsstraße zum Opernhaus macht!

Der Zweck dieser Studie ist, nur vom Standpunkte der Denkmalpflege nachzuweisen, daß der Königsplatz nicht der Platz für ein neu zu bauendes Opernhaus ist; in der den Mitarbeitern an dem Wettbewerbe gegebenen Erlaubnis, noch andere Bauplätze in Vorschlag bringen zu dürfen, kamen die Bedenken gegen die Wahl dieses Platzes zum Vorschein.

# VOM STÄDTEBAU AUF DER STÄDTE-AUSSTELLUNG IN DÜSSELDORF 1912.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Düsseldorf hat den Mut gehabt, nach der in seinen Mauern vor einem Jahre wiederholten Berliner Städtebau-Ausstellung 1910 schon im Jahre 1912 sich mit einer weit umfassenderen Städte-Ausstellung der Welt vorzustellen, der ersten nach der im Jahre 1905 in Dresden veranstalteten Deutschen Städte-Ausstellung. Der Mut hat seinen Lohn gefunden in einer glänzenden Besuchsziffer, deren Wert noch durch die 1000 Teilnehmer des Kongresses für Städtewesen erhöht wurde.

Unter dem Schutze Sr. Königl. Hoheit des Prinzen August Wilhelm von Preußen und einem Ehrenausschusse, dem die Oberpräsidenten und Landeshauptleute der Provinzen Rheinland, Westfalen und Hessen-Nassau, außerdem viele hohe Staatsbeamte, Oberbürgermeister, Vertreter von Industrie und Handel, auch der Kunst — für uns besonders erfreulich durch Dr.-Ing. Henrici und Dr.-Ing. March — angehörten, hat ein geschäftsführender Ausschuß eine reiche Tätigkeit entfaltet, und zwar in fünf Gruppen unter dem

Vorsitze des fleißigsten aller fleißigen Oberbürgermeister, Dr. Oehler und seines unermüdlichen Stellvertreters Beigeordneten Geusen mit dem Beigeordneten Dr. Matthias, dem Architekten Max Wöhler und anderen mehr als Gruppenvorständen und dem Generalsekretär Dr. Wagner im Stabe.

Gruppe I der Düsseldorfer Städte-Ausstellung umfaßte unter reichlich 700 Nummern den Städtebau, über den ein Sonderkatalog mit einem Vorworte des Vorsitzenden der Gruppe „Städtebau“, Herrn Architekt B. D. A. Max Wöhler, nähere Auskunft gab — einschließlich der später hinzugekommenen preisgekrönten Entwürfe des Wettbewerbes um einen Bebauungsplan für Groß-Düsseldorf. Ein erheblicher Teil davon entfiel auf einige neue Abteilungen, die in der ersten Städtebau-Ausstellung Berlin 1910 nicht oder nur in geringerem Maße vertreten waren, und zwar unter dem Gesamttitel „Heimatschutz“, unter dem Dr. Richard Klapheck die Erläuterungen des Kataloges einleitete, auf eine städtegeschichtliche Sonderausstellung des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Heimatschutz: Rheinische Städtebilder mit 78 Einzelnummern, denen neun Hauptnummern des Katalogs untergeordnet waren und eine ähnliche — unbeschadet der Erhaltung alter Städte, doch modernen Verkehrsanforderungen Rücksicht tragende Sonderausstellung der Westfälischen Kommission für Heimatschutz: Westfälische Städtebilder mit 22 Nummern, zu denen noch rund 250 photographische Aufnahmen gehörten; ferner auf weitere 30 dem Gebiete des Heimatschutzes entnommene Nummern mit zahlreichen Unternummern sonstiger Städte, eine historische Plansammlung mit 25 Nummern, die sich wieder vielfach abstuften, endlich köstliche Ballonaufnahmen von Major Dr. von Aberkron in Mühlheim a. Rh. (siehe Textbilder 1 und 2).

Die Städtebilder begleiteten in einheitlichem Maßstabe — die rheinischen in 1 : 1250 — mit einheitlichen Bezeichnungen und in einheitlicher Farbengebung für die verschiedenen Planteile dargestellte Stadtpläne, die einen vergleichenden Überblick über die Grundformen der alten Städte und deren Veränderung in neuzeitlicher Entwicklung unter möglichster Wahrung des alten Bestandes gaben (namentlich sei der im Ausstellungskataloge wiedergegebene Bebauungsplan für Gütersloh erwähnt) und somit auch von praktischem Werte für den modernen Städtebaukünstler waren. Die historische Plansammlung, in der besonders der Plan von Düsseldorf auffiel mit den Erweiterungen und Erwerbungen von 1288 bis 1912 farbig und in Zahlen, belehrte dagegen über die im Laufe der Zeit sich wandelnde Darstellungsart der Pläne, in der das Bild aus der Vogelschau eine große Rolle spielte, das jetzt nun bequemer und genauer durch die photographische Aufnahme vom Flugschiffe aus ersetzt wird. Die letztgenannte Abteilung leitete zum modernen Städtebau über, der auch eine neuartige, wenn auch kleine, doch gut eingerichtete Abteilung enthielt: Platz und Monument benamset und im übrigen durch folgende Abteilungen vertreten war:

1. Bebauungspläne und Wegekarten, wozu Regierungsbaumeister Albert Deneke im Kataloge das Geleitwort gab, mit 175 Nummern. Besonderer Wert war dabei auf die Darstellung durchgehender Verkehrsstraßen für größere Gebiete gelegt, die bei dem gesteigerten Verkehr durchzubringen infolge der in den Industriegebieten üblichen, in vielfacher Beziehung an sich segensreich wirkenden zerstreuten Bauweise oft großen Schwierig-

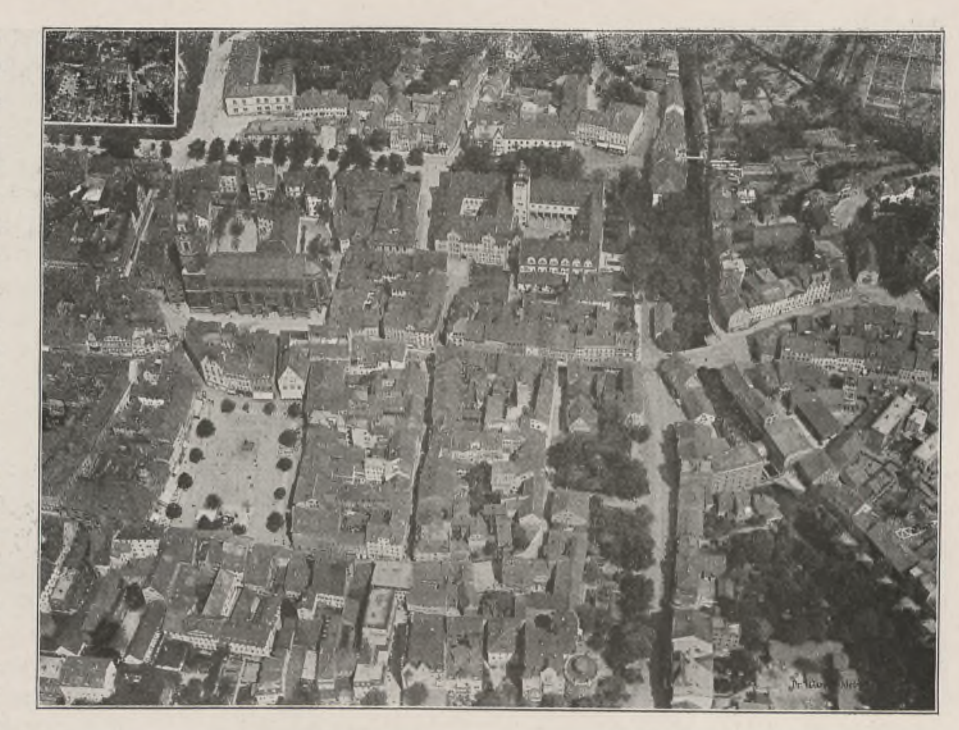


Abb. 1. Ballonaufnahme von der Stadt Jena von Major Dr. von Aberkron, Mülheim a. Rhein.



Abb. 2. Ballonaufnahme von der Stadt Leipzig von Major Dr. von Aberkron, Mülheim a. Rhein.

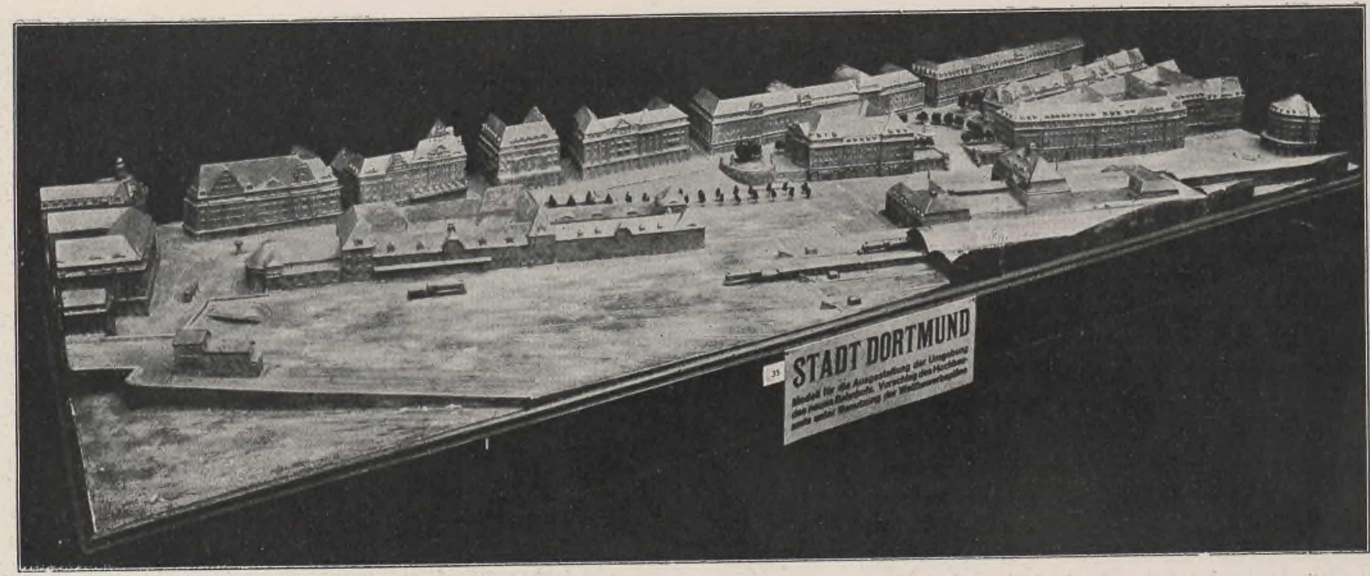



Abb. 3. Modell für die Bebauung am Bahnhofe in Dortmund.

keiten begegnet, zumal es zu deren Planung an einem Wegegesetz fehlt.

2. Die Kirche im Stadtbilde mit 37 Nummern von dem Grundsatze ausgehend, daß ein noch so hervorragendes Denkmal entwertet wird, wenn sein Standort unpassend ist, wies die Ausstellung mit 17 Nummern auf die Auswahl des Platzes als eine der wichtigsten Aufgaben hin. Platz und Denkmal sollen bei der Beurteilung gegeneinander abgewogen werden, um eine möglichst günstige Wirkung auf den Beschauer zu erzielen. Dazu hat Professor Dr. A. E. Brinckmann, früher in Aachen, jetzt in Karlsruhe, zehn Aufnahmen vorbildlich aufgestellter Denkmäler mit Grundrißskizzen, deren Wiedergabe nicht gestattet ist, beigebracht.
3. Die Friedhofsanlagen mit 27 Nummern.
4. Städtische Grünanlagen mit 133 Nummern.
5. Bodenpolitik nebst einer Sonderausstellung der Bodenreformer mit 98 Nummern, der auch noch eine kleine Sonderausstellung -- ebenfalls eine Neuerung — einer Bauberatungsstelle mit 16 Nummern angegliedert war.
6. Verkehrsanlagen zu Lande und zu Wasser mit 97 und
7. Brücken mit 34 Nummern.

Daran schlossen sich schließlich eine Abteilung Bilder schöner Gegenden und Städte westdeutscher Verkehrsverbände und der Zeitschrift Deutschland mit 21 Nummern.

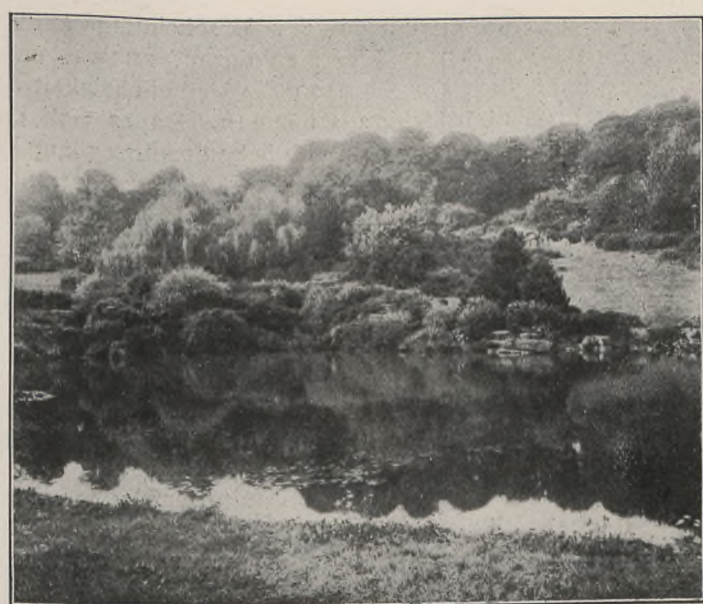
Es kann sein, daß die angegebenen Zahlen nicht durchweg stimmen, ungefähr geben sie aber ein Bild von der Verteilung des Stoffes, dessen Schwerpunkt für die Leser unserer Zeitschrift wohl unter 1., Bebauungspläne, zu suchen ist. Bei den schnell aufeinander gefolgten Ausstellungen der letzten Jahre kann es nicht auffallen, daß darunter auch mancher bereits bekannte sich angefunden hat, besonders von den schon veröffentlichten Wettbewerbsergebnissen her, z. B. der Bebauungsplan für den Kriegsberg in Stuttgart, ein Schaubild vom Prinzipalmarkt in Münster, ein Teilbebauungsplan für das aufgelassene Festungsgelände von Mainz, ein Entwurf zur Umgestaltung des Kleberplatzes in Straßburg i. E., desgleichen zur Bebauung der Frankfurter Wiesen in Leipzig, die Bebauungspläne für das Willmannsche Gelände in Berlin-Schöneberg, das Moselgelände von Trier, das Nuhnensche Gelände in Frankfurt a. O. von Hans Bernoulli, die Gartenstadt Mariabrunn, Entwurf zur Ringanlage in Hamm i. W. usw. Wir greifen deshalb einige noch weniger bekannt gewordene heraus, um sie im Bilde — teils auf Tafeln, teils im Text wiederzugeben, oder da sich die Zeitschrift in dieser Hinsicht einige Beschränkung auferlegen muß, auch nur mit einigen Worten zu erwähnen.

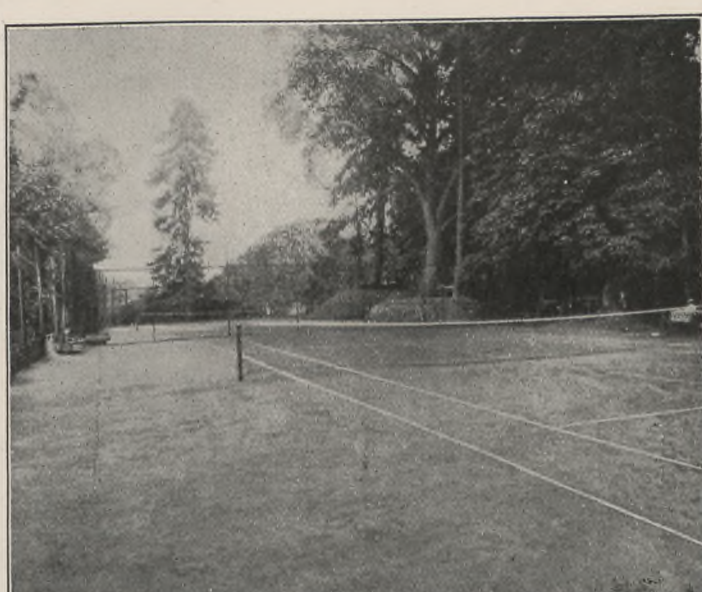
Es bietet sich damit die willkommene Gelegenheit, noch einiger Wettbewerbe und sonstiger Erscheinungen zu gedenken, denen bisher die Zeitschrift nicht die gebührende Beachtung schenken konnte. Allerdings auch damit die Gelegenheit zur Mahnung, zukünftig in einer Ausstellung, die in so hohem Maße die Aufmerksamkeit weiter Bevölkerungskreise auf sich gezogen hat, strengere Auswahl zu treffen. Wenn Bebauungspläne wie die für Homberg, Solingen, Erkelenz als vorbildliche genommen werden, wäre die schwer errungene Mitarbeit der Architekten wieder in Frage gestellt.

B o c h u m ist in 60 Jahren von einem Städtchen zur Großstadt geworden, ohne daß der alte Stadtkern mit dem Marktplatze, der trotzdem auch heute noch den Mittelpunkt bildet, von den neuen Verkehrsstraßen durchschnitten worden wäre — ein seltenes Beispiel! Die Erweiterung ist im übrigen eine entschieden radiale, so daß die ausgestellten fünf Pläne trotz mancher Einwendungen, die sich vom städtebaulichen Standpunkte gegen Einzelheiten erheben ließen, viel Lehrreiches geboten haben.

Schön angelegt ist der Theaterplatz in D u i s b u r g als rechteckige Ausbuchtung der Bahnhofstraße mit dem Theater in der Tiefe als Abschluß. Die regelmäßige Grundform schließen an den Langseiten der Erweiterungsbau des an der Bahnhofstraße stehenden Landgerichtsgebäudes bzw. die Tonhalle, im Hintergrunde beiderseits des Theaters die Seitenstraßen überquerende Laubengänge.

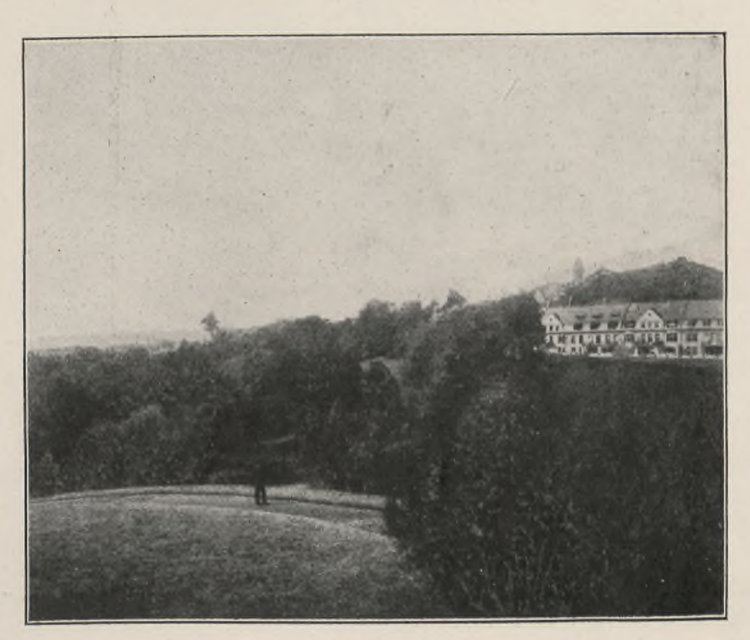
Leider können auch von H a m m i. W. keine Abbildungen gebracht werden, namentlich nicht von den beiden Modellen, die den gegenwärtigen Zustand der Stadt mit ihrer Umgebung, die zukünftige Umgestaltung, die der Lippekanal in Verbindung mit dem Hafen und Eisenbahnanlagen und die Grünringanlage mit sich bringen werden, darstellen. Das hiermit gegebene Beispiel sei allen vor ähnlichen großen Aufgaben stehenden Städten zur Nachahmung empfohlen. Die Herstellungskosten der Modelle spielen im Vergleiche zu den sehr viel höheren Kosten derartiger Unternehmungen


Abb. 4.


Abb. 5.

Schaubilder städtischer Gartenanlagen in Aachen.


Abb. 6.


Abb. 7.

eine untergeordnete Rolle. Gibt doch solch ein Modell ein ganz anderes Bild der Wirklichkeit als der best durchgearbeitete Plan und damit auch eine zuverlässigere wirtschaftliche Grundlage.

Auf Tafel 7 ist unter a der Bebauungsplan für Gladbeck dargestellt, um dessentwillen vor nicht langer Zeit ein Wettbewerb ausgeschrieben war. Bei mancherlei Vorzügen im einzelnen erinnert er zu sehr an einen Aufmarsch stilisierter Regenwürmer; vielleicht ließen sich bei der weiteren Durcharbeitung wenigstens noch die Hauptlinien schärfer herausheben.

Der Bebauungsplan der Stadt Uerdingen läßt wieder die weise maßhaltende Hand des Meisters Henrici erkennen, der an anderer Stelle selbst noch mit einigen Plänen vertreten war, worauf wir weiterhin noch eingehen werden.

Die Stadt Siegen hatte einen Bebauungsplan für die Arbeiterkolonie Lindenberg beigesteuert, den wir auf Tafel 8 unter b wiedergeben. Ohne Beigaben von Höhenkurven läßt sich nicht beurteilen, ob die schlangenförmige Führung der Straßen mit den spitzen Ecklösungen durchweg geboten war. Berge sollten terrassenförmig bebaut werden. Anerkennung verdienen jedoch zweifellos die Fußwege mit Treppenstufen und die Anordnung unvergitterter Vorgärten über der Straßengleiche, wie in englischen und amerikanischen Arbeitersiedlungen üblich.

Auch im Bebauungsplan für den Kahlenberg bei Mühlheim a. Ruhr finden sich bedenkliche Straßenkreuzungen; dazu Dreiecksplätze und unnötige Eckverbrechungen. Gut ist die Aussicht auf die Ruhr gewährende Straße mit einseitiger Bebauung.

Vortreffliche Pläne hatte wieder die Stadt Essen ausgestellt — neben einigen schon bekannten andere neue — siehe Tafel 7b für das Wohnviertel Brünlinghaushof und Tafel 8a für einen Ausschnitt des Stadtteils Essen-Huttrop, ersterer mit langgestreckten Baublöcken, die an den Schmalseiten unbebaut bleiben sollen, die gegebene Form überall

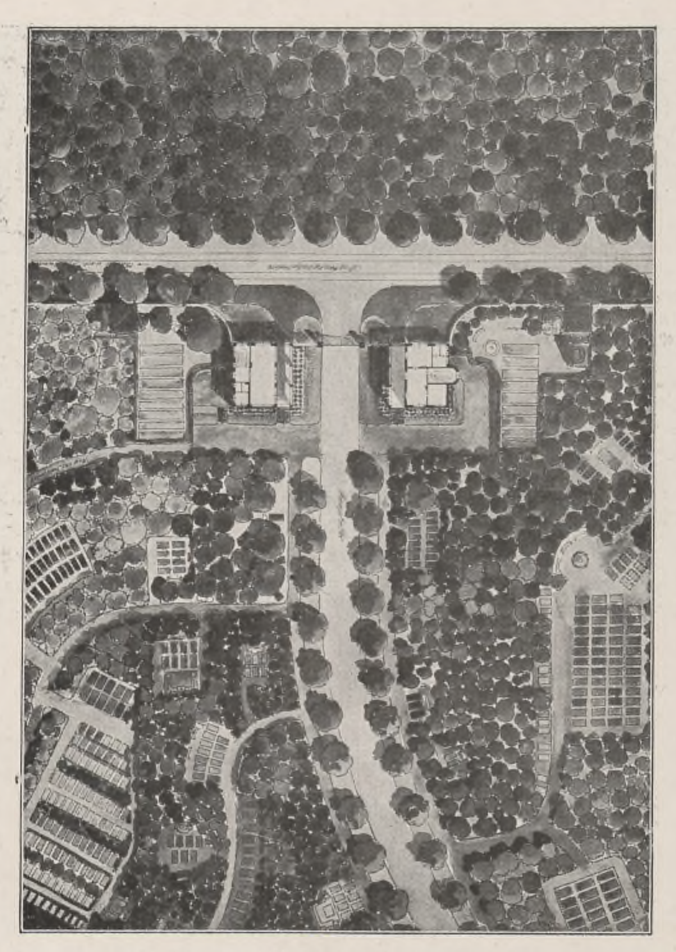


Abb. 8. Vom Sennefriedhof in Bielefeld.

da, wo der Boden in schmale Streifen aufgeteilt ist; letzterer mit Parkanlagen und Spielplätzen im Innern der Baublöcke.

Gut war auch der Bebauungsplan für einen Teil der Gemeinde Borbeck — siehe Tafel 9a — mit abgestufter Bebauung, teils offener unter Zulassung von Gruppenbau, teils geschlossener mit einheitlicher Ausbildung der Vorgärten. Sein Verfasser ist der Gemeindelandmesser Gendron.

Die Tafeln 9 unter b und 10 geben den von Prof. Dr.-Ing. Henrici aufgestellten Bebauungsplan nebst einigen Schaubildern für die Gartenvorstadt Spiegelberge bei Halberstadt wieder. Es möge gestattet sein, hierauf etwas näher einzugehen, zumal wir den dasselbe Gelände behandelnden Entwurf von Hermann Jansen, der dem Vernehmen nach zur Ausführung bestimmt sein soll, nicht bringen dürfen. Henrici sagte dazu in seinem Erläuterungsberichte: „Das etwa 180 ha umfassende Bebauungsgelände bildet eine fast ebene Fläche, die, außer der ziemlich gleichmäßigen Ansteigung an der Südseite entlang und der kleinen Senkung im nordöstlichen Teil zum Goldbach hinab, nicht die geringste Unregelmäßigkeit aufweist, und deshalb eine Aufteilung durch rechtwinkelig sich kreuzende Straßenzüge um so mehr als die natürliche erscheinen läßt, als durch den beizubehaltenden schnurgeraden Spiegelbergenweg und die diesem parallellaufende Westerhäuser Straße die Grundlage für ein im allgemeinen regelmäßiges Straßennetz gegeben ist. Nur die genannte Senkung im Nordosten und die unregelmäßig verlaufenden Grenzen des Geländes im Süden und Westen bieten die willkommene Veranlassung, dort von der Regelmäßigkeit der Straßenführungen abzuweichen. Bei der Senkung im Nordosten war zu vermeiden, daß häßliche Buckel in den Straßenzügen zur Erscheinung kämen, während es im Süden und Westen darauf ankam, unter der Unregelmäßigkeit der Grenzen die Vollwüchsigkeit der Baublockfiguren nicht leiden zu lassen. Da es sich anerkanntermaßen empfiehlt, die Baublöcke durchweg länglich zu gestalten, so war zuerst darüber Entscheidung zu treffen, ob ihnen die Längsrichtung von N-S oder W-O zu geben sei. Verfasser hat sich für ersteres entschieden, weil dabei die Mehrzahl der Häuser die günstige Frontstellung nach OSO bzw. WNW erhalten konnten, noch mehr aber, weil hierdurch den längeren ununterbrochenen Straßenstrecken die Verkehrsbewegung zwischen Stadt und Wald entsprechende Richtungen von N-S zukam, und somit die den West- und Ostwinden und damit der Staubentwicklung ausgesetzten Querstraßen in der Minderheit blieben.

Zur Vermeidung der Eintönigkeit weist der Plan in rhythmischem Wechsel Straßen mit und ohne Alleebepflanzung auf. Dies gilt für die Längsstraßen, während die Querstraßen durchweg nordseitig und einreihig mit Baumpflanzungen bedacht sind.

In den Straßen ohne Alleebepflanzung wird empfohlen, streckenweise an Stelle von Vorgärten Grünstreifen anzulegen, die in den Straßenraum fallen und der öffentlichen Pflege und Obhut zu unterstellen sind. Zum Schutze gegen die West- und Ostwinde sind die Querstraßenzüge häufig versetzt angeordnet. Außerdem ist die Anlage eines größeren Teiches an der Westgrenze des Geländes und die Benutzung des auszuhebenden Bodens zu einer dammähnlichen Anhöhung vorgesehen. Wenn mit hochstämmigen Bäumen und mit Unterholz dicht bewaldet, so würde mit ihr die gewünschte Schutzwirkung, wenn auch nicht für das ganze Gelände, so doch für die westlich auslaufenden Straßen und die nächststehenden Häuserreihen, und damit schon viel gewonnen sein.

Besonders verlockend war außerdem die Verwirklichung dieses Gedankens, sofern sich damit eine reizvolle Anlage schaffen ließ, als Glied eines die ganze Siedlung umschließenden Promenadenringes. Zu seiner Vervollständigung und zum Schutz gegen die Ostwinde würde auch die Westerhäuser Straße mit Alleebäumen zu bepflanzen und der sie begleitende schmale Geländestreifen an der Ostgrenze entlang zu Gärtnereien und zu einer ausgedehnten städtischen Baumschule zu benutzen sein.

Zum Schutz gegen den Westwind ist außerdem der Westring mit geschlossenen Häuserreihen zu bebauen gedacht. Deren Bewohner würden den Vorzug genießen, daß ihnen niemals die Aussicht nach Westen verbaut werden kann, und daß sie in ihren eigenen Gärten vollkommensten Windschutz genießen können.“

Daß eine Spielwiese nicht fehlt und für öffentliche Bauwerke entsprechende Bauplätze vorgesehen sind, bedarf wohl kaum noch der Erwähnung. Der Grundgedanke des Planes ist von so sachlicher Zweckmäßigkeit und Schönheit, daß er ohne weiteres in die Wirklichkeit übertragen werden könnte.

Auf Grund einer Entwurfsskizze des Verfassers dieser Zeilen ist der Bebauungsplan für das Gelände an den neuen Hafenanlagen von Bremerhaven — siehe Tafel 11, b — aufgestellt worden, und zwar in Abänderung eines alten Planes, der zum Vergleiche noch unter a beigefügt wird. Die unteren Blöcke, die an die preußische Nachbarstadt Lehe anschließen, insbesondere die spitzwinkeligen Drei-

ecke sind das wenig erfreuliche Ergebnis eines Übereinkommens zwischen beiden Stadtverwaltungen.

Dortmund ist eine der wenigen Städte, deren mittelalterlicher Kern sich im modernen Sinne umgestaltet — nur der schöne Marktplatz ist bisher davon unberührt geblieben und wird es hoffentlich bleiben — ohne daß das Gemisch von Altem und Neuem aller Unfertigkeit zum Trotz einen unerfreulichen Eindruck machte. Der gegebene Maßstab ist im allgemeinen auch vom Neuerstandenen gewahrt und die neuere Architektur eine durchschnittlich erträgliche. Wir geben in der Abbildung 3 des Textes eine Aufnahme des Modells für die Bebauung gegenüber dem neuen Bahnhof wieder. Die Bebauung ist freilich eine reichlich hohe gegenüber dem niedrigen Bahnhofsgebäude, und den Kontrast steigert noch die hohe Lage der Bebauung; bei straffer Durchführung horizontaler Dachlinien wird immerhin ein gutes Platzbild zu erwarten sein, wenn die Wirklichkeit einigermaßen hält, was der Plan verspricht.

Schon seit längerer Zeit hatte uns Prof. Erlwein zugesagt, uns den Entwurf für die Bebauung des Königsufers in Dresden zur Veröffentlichung zu überlassen. Jetzt bietet sich die Gelegenheit, diese immer wieder hinausgeschobene Absicht auszuführen. Tafeln 12 und 13. Die Regelung der Elbufer vom wasserbautechnischen Gesichtspunkte hat den Anstoß dazu gegeben. Die weltberühmte Aussicht von der Brühlschen Terrasse her stellt die höchsten ästhetischen Anforderungen. Zwei Uferstraßen sind geplant, eine höher- und eine tieferliegende, dazwischen Treppen und Terrassen von Pavillons belebt. Die Bauflucht sowohl, wie die Höhe der Bebauung ist eine abwechselungsreiche. Vor den Häusern sollen sich hohe Terrassen oder tiefe Vorgärten entlang ziehen, die Gesims- und Firstlinien einheitlich durchgeführt werden. Zur Erreichung dieser Ziele schreibt eine besondere Bauordnung vor, sich in den Hauptzügen nach den Zeichnungen des Hochbauamtes zu richten.

Aufgefallen sind mir dann noch, obwohl der Sonderkatalog für den Städtebau sie nicht mehr erwähnt — im ersten Katalog der Ausstellung waren sie angeführt — das der Ausführung zugrunde zu legende Modell einer Marktplatzanlage für Herne von Prof. Kreis, in reifer Schönheit (vgl. damit das ältere Modell, das auf der Städtebau-Ausstellung Berlin 1910 vertreten war) und der Plan zur Verbesserung alter Stadtteile in Worms mit Straßendurchbrüchen und Straßenregelungen (siehe Tafel 14 unter a).

Im Anschluß hieran muß auf die Entwürfe, die der Wettbewerb um einen Gesamtbebauungsplan für Groß-Düsseldorf gebracht hat, hingewiesen werden. Die Stadt beabsichtigt hierüber ein besonderes Werk herauszugeben, das wie seinerzeit das von der Stadt Berlin über den Wettbewerb Groß-Berlin herausgegebene den Beziehern unserer Zeitschrift zu einem Vorzugspreise angeboten werden soll. Wir beschränken uns deshalb hier nur auf einige allgemeine Bemerkungen, zumal demnächst noch ein Vortrag des Herrn Beigeordneten Geusen über diesen Wettbewerb in unserer Zeitschrift zum Abdruck kommen soll.

Mehr als im Programme zum Ausdruck gekommen war, standen die Verkehrsfragen im Vordergrunde. In der Tat ist deren Lösung für die Planung von so einschneidender Bedeutung, daß wohl die Frage aufgeworfen werden konnte, ob es nicht zweckmäßiger gewesen wäre, sie vorher in einem besonderen Wettbewerbe einigermaßen zu klären und damit der Planung eine festere Grundlage zu geben.

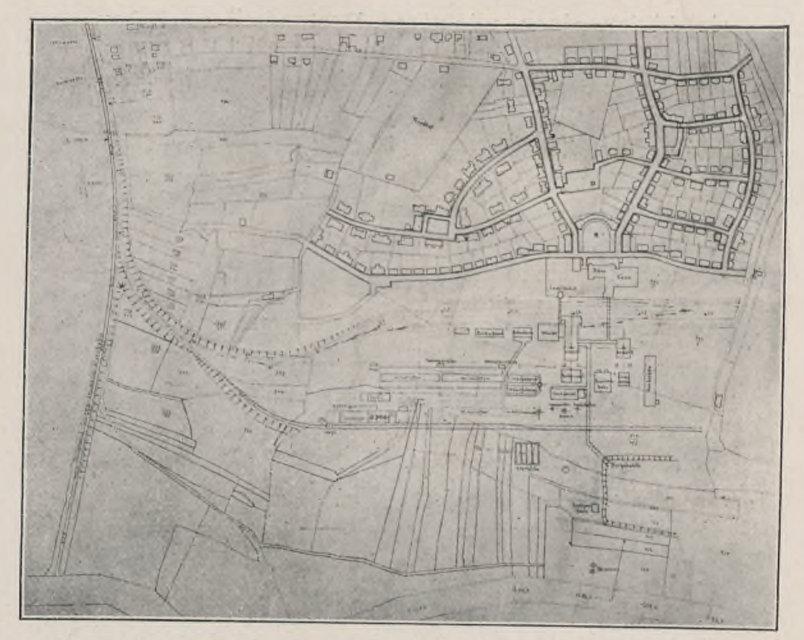


Abb. 9. Lageplan der Beamten- und Arbeiterkolonie für die Zeche Victoria-Lünen der Harpener Bergbau-A.-G. in Dortmund.

Doch hätte dieses Verfahren zur Voraussetzung gehabt, daß nun auch von einem der an der Lösung der Verkehrsfrage Hauptbeteiligten, der Königl. Eisenbahnverwaltung, zu dem Ergebnisse eines solchen Vorwettbewerbes gleich Stellung genommen worden wäre, was aus mancherlei Gründen aber nicht oder wenigstens nicht so bald möglich gewesen sein würde. Darum mußte mit diesem unbestimmten Faktor auch im vorliegenden Wettbewerbe, wie leider so oft, gerechnet werden. Daraus ergab sich für den Städtebaukünstler die Notwendigkeit, sich mit einem Verkehrstechniker zu gemeinsamer Arbeit zu verbinden. Hierin liegt ein große Schwierigkeit, die zu überwinden mancherlei Opfer erfordert und sich nur dann lohnt, wenn weitgehendste Aufklärung über die Zukunftspläne der Eisenbahnverwaltung gegeben werden kann. Wenn es sich deshalb ermöglichen ließe, gleich im Wettbewerbsprogramme diejenige Stelle zu bezeichnen, die mit gewissen Vollmachten ausgestattet — unter sonstiger Wahrung der Geschäftsgeheimnisse — darüber Auskunft zu erteilen vermöchte, so dürfte darin eine wesentliche Erleichterung für den am Wettbewerb Teilnehmenden sowohl, als auch zur Lösung der Aufgabe selbst zu erblicken sein. Daß der Ortskundige oder derjenige, der sich leichter Ortskunde zu verschaffen vermag, immer im Vorteil sein wird, liegt in der Natur der Sache. Immerhin möge auch bei dieser Gelegenheit wieder die Frage angeregt sein, ob es nicht angängig sein sollte, den Kreis der sich Ortskunde Erwerbenden etwa durch Gewährung einer Pauschalvergütung zu erweitern.

Die Stadt Düsseldorf kann mit dem Ergebnisse des Wettbewerbes wohl zufrieden sein; hat sie damit doch nicht allein eine große Zahl von Anregungen und ausgereiften Gedanken für die zukünftige Entwicklung gewonnen, sondern vor allem auch von modernen Anschauungen über Großstadtanlagen durchtränkte Unterlagen zu einem festen Programm.

Auch die städtischen Grünanlagen und Friedhöfe, die der städtische Gartendirektor von Düsseldorf, Freiherr W. v. Engelhardt, im Katalog zusammenhängend besprochen hat, waren in zahlreichen Plänen und Modellen vorgeführt

— sie bilden einen wichtigen Bestandteil städtebaulicher Anlagen.

Die Stadt Aachen hatte Ansichten aus den Lousberganlagen, vom Stadtgarten und Stadtwalde beigebracht, dazu einen Plan der Verbindungen der Stadt mit der Umgebung durch Grünflächen, Spielplätze sowie des im städtischen Besitze befindlichen Bodens — siehe Tafel 8 unter c und Abbildungen 4 - 7 im Text.

Erwähnenswert sind auch die Pläne für die Stadtparkanlage in Gronau i. W. Sehr geschickt sind die Bau- und Gartenanlagen für das Solbad Raffelsberg bei Mühlheim a. Ruhr angeordnet — siehe Tafel 14b.

Von den Friedhofsanlagen sei besonders auf den Lageplan des Sennefriedhofs der Stadt Bielefeld aufmerksam gemacht — Textbild 8 — mit seiner Gruppierung der Gräber in der Kiefernwaldheide. Dann auch der Plan und das Modell des erweiterten Stoffelner Friedhofes zu Düsseldorf — mit eigenartiger Gräberverteilung, die möglichst geschlossene Räume sowohl für die Einzelgräber erster und zweiter Klasse als für die Reihengräber anstrebt.

Gute Grabmäler aus Naturstein hatte Joh. Rittmaya & Co.-Düsseldorf in den Musteranlagen eines Friedhofes ausgestellt.

Über die Abteilung „Bodenpolitik“ hatte der Leiter des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen Dr.-Ing. Hermann Hecker, Architekt B. D. A., berichtet. Die Abteilung gliederte sich in mehrere Unterabteilungen, welche

1. die Bodenankaufspolitik der Gemeinden und ihr Verhältnis zur privaten Grundstücksaufschließung,
2. die Bauordnung und Bauzonenteilung mit zahlreichen Zonenplänen,
3. die Baulandumlegung,
4. das Erbbaurecht, Wiederverkaufsrecht, Rentengutsbildung als bodenpolitische Mittel,
5. die Bodenaufschließung an Bauland für den Kleinwohnungsbau durch die Industrie,
6. verschiedene praktische Einzelbeispiele boden- und wohnungspolitischer Bestrebungen,
7. die Bauberatung mit Beispielen und Gegenbeispielen,
8. organisatorische Bestrebungen, Verbände und Vereine

umfaßte.

Wir müssen uns hier mit wenigen Hinweisen begnügen, insbesondere auf das Modell der Allgemeinen Baugenossenschaft Barmen, die auf städtischem Erbbaugelände am Nordpark von Barmen eine Kolonie begründet hat. Ferner auf Tafel 15 das Modell der Beamten- und Arbeiterkolonie für die Zeche Viktoria-Lünen der Harpener Bergbau A.-G. in Dortmund. Dazu gehört der Lageplan im Text — Abb. 9. Endlich auf die Pläne nebst Ansichten zur Ausnutzung von Gemeindeland zu Wohnzwecken auf Grund des Erbbaurechts in Bochum und auf die Rentengutsbildungen der in vielen Dingen auf dem sozialpolitischen Gebiete vorbildlichen Bodelschwingschen Anstalten zu Bethel bei Bielefeld, mit Aufteilungsplänen und Haustypen — Tafel 16. Hierzu gehört ein beherzigenswertes Schriftchen des Königl. Baurats K. Siebold: „Was auch heute noch bei gutem Willen in der Ansiedelungsfrage möglich ist“, das mit folgenden Worten schließt: „Die Wohnungsfrage ist eine Angelegenheit, deren ungemeine Wichtigkeit alle Stände und alle Parteien gleichmäßig empfinden und eine von den wenigen, wenn nicht die einzige Frage, in der alle einig sind, da alle unter der gleichen Not zu leiden haben. Auch ist sicher bei allen der gute Wille zu helfen vorhanden, ebenso eine große Bereitwilligkeit der Behörden. Was könnte da erreicht werden, wenn es gelänge, in jeder Provinz unter einer besonderen Ansiedelungskommission alle zu einem geschlossenen ganzen Willen zu vereinigen!“

Von der durch den Betriebsdirektor Paul Stahl bearbeiteten Abteilung „Verkehrspolitik“, die ebenfalls wieder in mehrere Unterabteilungen zerfiel, erwähnen wir die für das Landschafts- und Stadtbild so wichtigen Brückenbauten — Entwürfe einer Eisenbetonbrücke namentlich für Lauffenburg am Rhein von Oberbaurat Fr. v. Emperger in Wien mit Beutinger und Steiner, Architekten in Heilbronn und Stuttgart, sowie die preisgekrönten bzw. angekauften Entwürfe des Wettbewerbes für eine zweite Moselbrücke in Trier, ausgestellt vom Oberbürgermeister.

Schließlich möge von den anderen Gruppen noch hervorgehoben sein, und zwar von der zweiten: „Einrichtungen für die Gesundheit“, die Abteilungen „Straßenbau“ als zum technischen Teile des Städtebaues gehörig; von der Gruppe III, „Einrichtungen zur Krankenfürsorge“, die Abteilung A — Krankenanstalten, Erholungsstätten, Lungenheilstätten, Versorgungshäuser - als mehr oder minder den Bebauungsplan beeinflussende öffentliche Bauwerke — und von Gruppe IV die unter der Bezeichnung „Hochbauten“ noch andere öffentliche Gebäude, wie Rathäuser, Schulbauten, Museen, Saalbauten, Markthallen usw., Warenhäuser und Industriebauten umfaßte.

Verbunden mit der Ausstellung war ein Kongreß für Städtewesen, in dessen Verhandlungen der Städtebau wiederum einen breiten Raum einnahm. Einige der gehaltenen Vorträge hoffen wir noch im Laufe des Jahrganges unseren Lesern vermitteln zu können. Der Zeitschrift für Heimatkunde und Heimatliebe „Deutschland“, Organ für die deutschen Verkehrsinteressen, die eine die Ausstellung und den Kongreß abschließende Beurteilung wünschte, schrieb ich dazu u. a.: „Der Kongreß hat mir einen lange verblaßten Gedanken wieder aufgefrischt, den ich zusammen mit meinem verstorbenen Freunde Camillo Sitte hegte, als wir die Zeitschrift „Der Städtebau“ gründeten. Wir dachten uns den Kreis der sich zu ständiger Mitarbeit an der Zeitschrift verpflichteten Männer als einen Sachverständigen-Ausschuß für das gesamte Gebiet des Städtebaues, der vor zehn Jahren noch in den Kinderschuhen steckte und zu seiner gedeihlichen Entwicklung Pfleger und Berater bedurfte, die nicht jede Stadt oder jedes Land ohne weiteres zur Verfügung hat. Trotz freudiger Zustimmung hervorragender Fachgenossen hat sich dieser Gedanke nicht in vollem Umfange verwirklichen lassen. Von demselben Gedanken war dann das beim Preußischen Landtage eingebrachte Gesuch eingegeben, dem Zweckverbande Groß-Berlin einen Beirat sachverständiger Männer zuzuordnen, leider auch ohne Erfolg. Daß dieser Gedanke trotzdem richtig ist, zeigt eben der Düsseldorfer Kongreß, der über die vaterländischen Grenzen hinaus Teilnehmer aller der in Beziehung zum Städtebau stehenden Arbeitsgebiete zu gegenseitiger Anregung und Aussprache in sich vereinigte. Daran wäre deshalb der Wunsch zu knüpfen, es nicht bei der einmaligen Veranstaltung bewenden zu lassen und zu diesem Zwecke einen ständigen Ausschuß zu schaffen, dem dann auch die Aufgaben zufallen könnten, von denen ich zu Eingang meiner Ausführungen gesprochen habe. Damit würde erst ein greifbares Ergebnis erzielt werden.

# VON DEN BEZIEHUNGEN ÖFFENTLICHER GEBÄUDE ZUM MODERNEN STADTBILDE.

## NACH EINEM VORTRAG, GEHALTEN AUF DEM KONGRESSE FÜR STÄDTEWESEN IN DÜSSELDORF 1912.

Von THEODOR GOECKE, Berlin. (Schluß.)

Solche neuen Mittelpunkte sind zur Sammlung der Bebauungsansätze, zur Bildung festumrissener Stadtgruppen notwendig. Andernfalls verwischt eine lose, über das Weichbild hin beliebig zerstreute Bebauung auch das alte Stadtbild. In den Zwischenräumen bleibt dann Platz genug für die heute aus gesundheitlichen Rücksichten notwendigen Grünanlagen. (Beispiel: Möhring — Eberstadt: Groß-Berlin.)

Im modernen Städtebau gilt es insbesondere, der Bevölkerung angemessene Wohnstätten zu bereiten, einer Bevölkerung, die zu reichlich dreiviertel Kleinwohnungen braucht und von dem letzten Viertel auch nur etwa zu einem Drittel größere Wohnungen. Die Masse der Wohnungen soll zugänglich gemacht werden durch Wohnstraßen, die keinen durchgehenden Verkehr aufzunehmen haben, — Verkehrsstraßen sind nur zur Verbindung mit der Stadtmitte einerseits und dem Lande andererseits sowie zur Verbindung der einzelnen Stadtteile unter sich, mit den Eisenbahnhöfen, Hafenanlagen, Brücken, und zwar sowohl für den gewöhnlichen Fahr- und Fußverkehr, als für Straßenbahnen, Vorortsbahnen usw. notwendig. Die Wohnungen sollen gesund sein, also nicht so dicht aneinander gedrängt werden; größere Wohnviertel müssen — zumal sich das moderne Leben nicht mehr so ausschließlich in der Wohnung, in der Familie abspielt — Frischlufträume, von der Bebauung freizulassende Flächen zur Erholung, zum Spiel und Sport durchbrechen, die möglichst untereinander in Verbindung zu bringen sind. Das bisher übliche Straßennetz, das Verkehrsstraße wie Wohnstraße in ein einziges großes System, dem der Stadtpark oft nur so nebenher angegliedert war, zu bringen pflegte, muß also aufgegeben werden, an seine Stelle ein weitmaschiges Netz von Verkehrsstraßen und Grünanlagen treten, dessen Maschen nun wieder mehr oder weniger in sich geschlossene kleinere Systeme von Wohnstraßen mit Spielplätzen usw. ausfüllen. Dadurch kommt Klarheit in die Verkehrszüge, Traulichkeit in die Bebauung, Gliederung in das Ganze. Dazu kommt eine monumentale Auffassung in der Behandlung großstädtischer Anlagen.

Leben und Bewegung bringen nun in die Masse der Bebauung, die reine Wohnhäuser, gemischte Wohn- und Geschäftshäuser mit Schauläden umfaßt, die reinen Geschäftshäuser, wie Kauf- und Warenhäuser sowie die den Übergang zu den öffentlichen Gebäuden bildenden Bank- und Buraugebäude, die Paläste der Versicherungsanstalten, Berufsgenossenschaften, Krankenkassen, der Handels- und Gewerbekammern usw. Die Bauordnung sollte den besonderen Bedürfnissen dieser Bauwerke, ebenso wie den der eigentlich öffentlichen durch Ausnahmebestimmungen möglichst weit entgegenkommen. Es ist erwünscht, an bevorzugten Stellen, an Plätzen, Straßenecken, insbesondere bei Versetzung der Straßen gegeneinander usw. eine höhere Bebauung zu ermöglichen, soweit es der über das normale Maß reichende Luftraum gestattet, wenn es auch nicht gleich amerikanische Turmhäuser zu sein brauchen. Die gleichmäßige Höhe, die unsere Zonenbauordnungen mit sich bringen, hat in langen Straßenzeilen auch Langeweile im Gefolge. Damit soll nun keineswegs einer individualistischen Ausbildung der Reihenhäuser das Wort geredet werden, für die ein abschreckendes Beispiel am linken Rheinufer Düsseldorfs zu sehen ist, im Gegenteil, es ist eine möglichst einheitliche Zusammenfassung der Baublöcke anzustreben, doch zur Betonung hervorragender Punkte, der Blockecken oder auch Mitten, der Straßenachsen ist ein Kontrast vonnöten, der auch in der wirtschaftlichen Forderung, die Dachräume für Geschäftszwecke, photographische und Künstlerateliers auszunutzen, seine praktische Grundlage hat.

Erst recht gilt dies für die öffentlichen Gebäude: die Reichs- und Staatsbauten, wie die Regierungs- und Gerichtsgebäude, die Post-, Zoll- und Reichsbankgebäude, die Eisenbahnhöfe, Kasernen und sonstigen Militärbauten, dann für die Gemeindebauten, wie die Rat- und Stadthäuser, die Schulhäuser, Feuerwehrgebäude, Saalbauten, Theater, Museen, um nur die hauptsächlichsten zu nennen, nebst den Bauten der städtischen Betriebe, der Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke, Entwässerungsanlagen, der Markthallen, Schlacht- und Viehhöfe, Hafenanlagen und Straßenbahnen, endlich für die Bauten der Religionsgemeinde wie die Kirchen, Klöster, Synagogen, Gemeindehäuser, Friedhofsbauten.

Ich beabsichtige nicht, diese Reihenfolge zu besprechen, sondern nur die wichtigsten, immer wiederkehrenden Bauaufgaben in anderer Gruppierung herauszugreifen, und zwar erstens die der Verkehrsanlagen und damit in Zusammenhang stehenden Baulichkeiten, die geradezu städtebildend wirken, wie die Eisenbahnhöfe an geräumigen Verkehrsplätzen, die auch Gasthöfen, Post- und Eisenbahnbetriebsämtern usw. Raum bieten müssen. Der Bahnhofsplatz ist so recht eine Schöpfung der Neuzeit. Ihm die rechte Stelle im Stadtplane anzuweisen, kann die Gemeinde nur im Einvernehmen mit den Eisenbahnbehörden, bei der Ausdehnung der Gleisanlagen heute meist nur im Weichbilde der Stadt, das allerdings mit der wachsenden Stadt immer weiter hinausrückt, so daß bei Bahnhofserweiterungen auch die Bahnhofsgebäude nachfolgen müssen. Düsseldorf bietet uns selbst dazu ein Beispiel. Schade nur, daß auch nicht eine Spur mehr an die frühere Bahnhofsanlage erinnert, deren Gelände völlig zur üblichen Bebauung aufgeteilt worden ist. Dasselbe wiederholt sich fast überall jetzt in Stuttgart und Karlsruhe, demnächst in Braunschweig usw. Zum Teil handelt es sich also hierbei um wandelbare Anlagen, die auch einen

Wandel im Stadtbilde mitzubringen pflegen, wenn nicht das alte Bahnhofsgebäude für andere Zwecke erhalten werden kann, wie zum Beispiel in Würzburg als Ludwigshalle und in Berlin als Verkehrsmuseum geschehen ist, in Karlsruhe und Braunschweig jetzt angestrebt wird. Als Verkehrsplätze gehören sie dem Verkehre, den Straßenbahnen und Fuhrwerken aller Art, sollten diesen Bedürfnissen entsprechend auch ausgestaltet und nicht mit Grünzeug bepflanzt werden. Längere Dauer pflegen schon die Speicherbauten und Zollgebäude der Hafenanlagen zu haben, wenn auch gerade Düsseldorf mit seinem Lagerhause und dem Zollamte die gegenteilige Erfahrung gemacht hat. Die Ausgestaltung des Uferkais und der Brücken ist von wesentlicher Bedeutung für das Stadtbild an der Stromseite!

Die schon erwähnten städtischen Betriebe müssen den Verkehrsanlagen angeschlossen werden, insbesondere auch die Großmarkthallen, während die Kleinmarkthallen auf die verschiedenen Stadtteile zu verteilen sind. Die Markthalle in Leipzig liegt an einer Straßenecke, in Düsseldorf ist sie, wie mehrfach auch in Berlin, zwischen zwei Straßen eingebaut. Am besten steht sie wohl frei wie in Dresden, der ausgiebigen Lüftung und Beleuchtung wegen. Schlacht- und Viehhöfe bilden ebenso wie Krankenanstalten große Baugruppen von selbständiger Bedeutung, sie prägen dem betreffenden Stadtteil den Charakter auf, als deren Kristallisationspunkte sie betrachtet werden können. In Dresden bildet der Schlacht- und Viehhof den bisher fehlenden Schluß des Stadtbildes gen Westen. (Über die öffentlichen Schlachthöfe und Viehmärkte in ihren Beziehungen zum Stadtbilde schrieb Stadtbaurat Moritz Beachtenswertes im Jahrgange 1907 der Zeitschrift „Der Städtebau".) Eine eigenartige Note erhält das Stadtbild auch durch die Riesengasbehälter, die, wenn die Glocke aufgezogen, fast wie gewaltige Wehrtürme dräuend dreinschauen.

Neben den Kirchtürmen beherrschen jetzt oft Wassertürme namentlich die Städte der Ebene mit dem einem Bulldoggkopfe ähnelnden Intzebehälter! Schade, daß der Bulldoggkopf nicht immer gut durchgebildet ist. Es liegt n i c h t in seiner Eigenart, sondern daran, daß der Architekt seine Eigenart noch nicht genug erfaßt und vollkommen zum Ausdruck gebracht hat. (Vgl. im übrigen Wassertürme und Kläranlagen im Stadtbilde, S. 155, Jahrgang 1909 „Der Städtebau").

Noch andere Bauten, die in enger Beziehung zu den Verkehrsanlagen stehen, ja ohne solche überhaupt kaum entstehen können, sind die Ausstellungshallen, deren mehrere Städte wie Dresden bei dem Großen Garten und München an der Theresien-Wiese schon ständige geschaffen haben, Leipzig und Düsseldorf zu schaffen vorhaben, und deren kleinere, insbesondere für Kunstausstellungen, Berlin im Landesausstellungspark, München im Glaspalaste, Düsseldorf im Kunstpalast u. a. m. besitzen. Die großen Weltausstellungen haben ihrer Bedeutung entsprechend oft Bauwerke hinterlassen, die dauernd eine Bereicherung des Stadtbildes mit sich bringen — wie der berühmte Glaspalast in Sydenham bei London, das Riesenrad im Prater zu Wien, der Eiffelturm in Paris. Derartige über das gewöhnliche Maß hinausragende Denkmäler, wozu auch die Freiheitsstatue in New York und der rhodische Koloß des Altertums, die Leuchttürme an der See usw. rechnen, sind zur ausdrucksvollen Erscheinung der Weltstädte unentbehrlich, zumal in einem Zeitalter, das nur selten noch zum Bau so großer Kathedralen kommt wie die von Westminster in London. Grundsätze für die Stellung derartiger Bauten gibt es nicht, nur Wünsche, sie so zu gestalten, daß sie als Ausdruck der Zeit erscheinen, und sie so zu stellen, daß das Stadtbild einen festlichen Schlußpunkt erhält.

Eine Sondergruppe bilden aus demselben Grunde Kirchen und Synagogen, die ebenfalls in der Nähe des Verkehrs liegen sollten, ohne jedoch vom Verkehrsstrome unmittelbar berührt zu werden. Über die Kirche im Stadtbilde habe ich im Jahre 1906 auf dem II. Protestantischen Kirchenbau-Kongreß zu Dresden Gelegenheit gehabt, auszuführen, was ich im Jahrgang 1907, S. 2 und 20 der Zeitschrift nachzulesen bitte. Dazu hätte ich nur nachzutragen, daß es nicht zu billigen wäre, die Kirche in die Baublöcke hineinzuschieben, wie die älteren evangelischen Kirchen Düsseldorfs. — Der Bebauungsplan sollte von vornherein auf die Möglichkeit, gute Kirchbauplätze zu gewinnen, Bedacht nehmen; denn die Einreihung der Kirche in die Bauflucht, wozu in neuerer Zeit oft der Mangel eines geeigneten Bauplatzes gezwungen hat, ist doch bei aller Achtung der gelungenen Schöpfungen immerhin nur als Notbehelf anzusehen. Ein halbes Dutzend katholischer und evangelischer Kirchen haben eine derartige Stellung in Berlin erhalten nach dem Vorgange der Johanneskirche in München beim Asamhause. Ebenso ist die alte Garnisonkirche in Düsseldorf eingebaut; die neue Synagoge ist zwar durch Bauwiche von den Nachbarn getrennt, steht aber auch in der Straßenflucht.

Gemeindekirchen müssen innerhalb des Gemeindegebietes stehen, deshalb zerstreut in der Stadt. Professor Kleesattel hat wesentlich zur Bereicherung des Stadtbildes von Düsseldorf durch verschiedene neue Kirchen beigetragen. Besonders schön wirkt der Turm der Rochuskirche im Stadtbilde.

Ich schloß damals mit der Aufstellung folgender allgemeiner Anhaltspunkte: Die grundsätzliche Forderung der Freistellung läßt sich weder historisch noch ästhetisch begründen. Die Freistellung ist gerechtfertigt, wenn das Gotteshaus den Kirchplatz völlig beherrscht, vornehmlich also auf kleinen Plätzen, und wenn Größe und küntlerische Gestaltung der Kirche eine monumentale Wirkung anstreben; im übrigen sollte man auch andere Aufstellungsarten zulassen.

Die Masse des Kirchengebäudes ist besonders in den Großstädten durch Angliederung von Pfarr- und Gemeindehaus zu vergrößern, der Aufbau durch Heraushebung aus dem Platzgrunde zu steigern.

Unter Umständen ist aus praktischen und ästhetischen Gründen die Anlehnung der Kirche an die Platz- und Straßenwandungen zu empfehlen. Diese Art der Aufstellung ist nicht veraltet, sondern den modernen Bedürfnissen durchaus entsprechend, weil sich dadurch die Baukosten vermindern lassen, ohne der Würde des Gotteshauses etwas zu vergeben.

Im Bebauungsplan sind von vornherein besondere Kirchplätze vorzusehen. Die Kirche soll nicht mitten im Verkehre stehen, aber doch in der Nähe der Hauptstraßenzüge — in würdiger Ruhe. An der Ostwestrichtung festzuhalten, erscheint für das Stadtbild durchaus erwünscht.

Eine dritte Gruppe bilden die Verwaltungs- und Gerichtsgebäude, Rathäuser usw. Bei dieser ist zu unterscheiden, welche von ihnen ausschließlich von der Stadtbevölkerung aufgesucht werden und deshalb möglichst nahe dem Mittel-

punkte städtischen Verkehrs liegen sollten, und solche, die auch der ländlichen Bevölkerung und den Bewohnern des Bezirkes bequem zugänglich sein müssen, unter Umständen also nicht zu fern von den Eisenbahnhöfen erbaut werden sollten. Eine Sonderstellung nehmen in dieser Gruppe die Rathäuser ein, für die auch der geschichtliche Standort noch sein Recht behauptet. Deshalb verdient der Entschluß, das neue Rathaus in Düsseldorf am alten Marktplatze zu errichten, nur Lob, zumal es damit am Rhein liegt, der alten Hauptverkehrsstraße der Stadt und gleichgünstig für die auf beiden Rheinseiten sich ausbreitende Stadt. Allerdings ist dann auch wieder eine Brücke an dieser Stelle erforderlich, ungefähr da, wo früher sich die Schiffbrücke befand. Weit bekannt ist dieserhalb seinerzeit der Kampf um den Neubau des Stuttgarter Rathauses geworden. Weniger glücklich erscheint mir aber die Stellung der neuen Gebäude für die Königliche Regierung und das Oberlandesgericht am Kaiser-Wilhelm-Park. Welch eine Raumschöpfung hätte entstehen können, ein Forum der Staatsbauten samt dem jetzt an der Kasernenstraße stehenden Landratsamt, wenn dazu das fiskalische Gelände des früheren Exerzierplatzes nud der abgebrochenen Kaserne würde verwendet worden sein — an der Königs-Allee, wo jetzt nur im üblichen Bebauungsschema der Stahlhof prunkt! Ein großartiges Vorbild für eine derartige Bebauung ist auch heute noch die von König Ludwig I. geschaffene Ludwigstraße in München. Fast scheint es jetzt zur Regel geworden zu sein, die Gerichtsgebäude weit draußen zu errichten (Halberstadt, Rathenow u. a. m.). Beweis genug dafür, daß im Innern der Stadt keine dazu geeigneten Bauplätze zur Verfügung stehen.

Endlich die wichtige Gruppe der Schulhäuser. Eine (auf S. 130 des Jahrganges 1906 unserer Zeitschrift) erschienene Abhandlung kam zu dem Ergebnisse, die Schulen aus praktischen Gründen — Schutz vor dem Lärm und den Gefahren des Straßenverkehrs — in das Innere der Baublöcke zu verweisen. Tatsächlich haben wir ja auch eine ganze Anzahl von Beispielen für eine derartige Stellung zu verzeichnen. Voraussetzung sollte aber dafür immer ein sehr weitgedehntes Blockinnere sein, damit nicht die Anwohner unter dem Lärm des Schulplatzes zu leiden haben! Entspricht jedoch diese Stellung der Bedeutung der Schule im modernen Staate überhaupt? Ich meine, ganz abgesehen davon, daß man sich damit die Gelegenheit zur Verschönerung des Stadtbildes entgehen läßt, haben wir doch keine Ursache, eine so bedeutsame Einrichtung unserer Kultur hinter Mietshäusern zu verstecken. Die praktischen Vorzüge der Lage im Innern der Baublöcke, denen doch auch erhebliche Nachteile gegenüberstehen, lassen sich ebenfalls beim Bauen an der Straße erreichen, wenn man diese nur durch den Schulplatz vom Gebäude trennt, also durch Zurückverlegung des Schulhauses hinter die Bauflucht, wobei Lehrerwohnungen und Turnhalle sehr wohl bis an die Straße heranrücken können. So sind in den letzten Jahrzehnten eine Anzahl hervorragender, dem betreffenden Stadtteile zum Schmuck gereichender — einen anderen architektonischen Schmuck wird man außer der Kirche oft nicht finden — Schulbauten in München, Berlin und Dresden entstanden, so daß man die Verlegung in das Blockinnere doch wohl nur als Ausnahme bei sehr teuerem Gelände und beschränkten Baukosten ansehen darf. Schulen werden noch in größerem Umfange wie Kirchen in jedem Stadtteile gebraucht, sollten aber möglichst mit diesen zusammen zur Bildung von Platzräumen benutzt werden. Auch können wohl mehrere Schulen verschiedener Art ein Schulforum bilden, wie in Frankfurt a. M. Insbesondere geben die Universitäten dazu Anlaß, vgl. die berühmte, die Stadt beherrschende Colleges in Oxford und Cambridge.

Ich bin mir bewußt, das Thema nicht erschöpft zu haben, dazu reicht nicht die knappe Stunde eines Vortrags. Sollte es mir aber gelungen sein, mit dem wenigen, was ich zu bieten vermochte, die Überzeugung zu stärken, daß die Stellung der öffentlichen Gebäude im Stadtbilde, die Auswahl des Bauplatzes, dessen Lage und Form in der Bebauung von der allergrößten Wichtigkeit für eine Stadt ist, die nicht ein Konglomerat von Bauwerken aller Art, sondern ein wohlgeordnetes Ganzes sein will, so würde der Zweck meiner Ausführung erfüllt sein. Die öffentlichen Gebäude sind das Geschmeide der Stadt, und wie eine schöne Frau sich mit vornehmer Zurückhaltung, doch wirkungsvoll ihrer Eigenart entsprechend schmückt, wie ein wohlgestaltetes Haus den Schmuck auf die bedeutsamsten Punkte, etwa ein Portal oder einen Giebel sammelt, so sind auch die Schmuckstücke der Stadt nicht zum leeren Prunken oder zum kraftlosen Verpuffen da, sondern zu verteilen auf die einzelnen Glieder, in verstärktem Maße auf die Knotenpunkte des Verkehrs, die Sammelpunkte in Handel und Wandel sowohl als auch die der Erhebung und Erholung als die markanten Zeichen eines wohlgestalteten Organismus. Einer der schönsten Gedanken im Wettbewerbe für die Ausgestaltung von Groß-Berlin, war der von Möhring, den Königsplatz, an dem schon das Reichtagsgebäude, die Siegessäule, das Generalstabsgebäude liegen, zu einem Forum des Volkes und Heeres weiter auzubauen. Die leidenschaftliche Erregung, die dem Neubau des Opernhauses vorangegangene Platzfrage im Gefolge gehabt hat, beweist, welch großer Sinn weiten Kreisen der Bevölkerung innewohnt — er muß nur geweckt werden. Düsseldorfs Stadtverwaltung hat Männer, die das können, wie viele neue städtische Bauten erkennen lassen. Geben Sie ihnen auch Großes zu tun.

Und wie man auch ein altes Juwel gern trägt oder ein altes Stück Möbel in seine Stube setzt, sei es als Andenken an jemand, der uns lieb und wert war, sei es um seiner eigenen, wenn auch veralteten Schönheit willen, so sind auch mit einer Stadt die Schönheitswerte verbunden, die frühere Zeiten geschaffen haben. Düsseldorf hat davon leider schon mancherlei eingebüßt; das alte Schloß ist ein Raub der Flammen geworden, das Berger Tor ist abgebrochen, der Jägerhof verstümmelt! Der linde Hauch, den einst die frühere Bergische Residenz umfächelte, hat einem frischeren Winde weichen müssen, den uns die Industrie ins Leben gewirbelt hat. Doch wäre etwas mehr schonender Geist auch den modernen Vorwärtsstürmern zu wünschen. Möge das alte Regierungsgebäude an der Mühlenstraße das letzte Opfer sein!

Als Ersatz für das Verlorene verheißen die Wettbewerbsentwürfe Groß-Düsseldorfs neue Schönheiten. An den Rathausneubau habe ich schon gedacht. Eine wirklich große Raumschöpfung könnte aber auch die Zusammenfassung der Neubauten für die Kunstakademie, das zweite Stadttheater und einen Saalbau werden zu einem edlen Forum der Kunst am Rhein, dessen früher lang vernachlässigte Ufer damit wieder an Glanz gewinnen und das Stadtbild in ferne Zukunft bestimmen würden!

# MITTEILUNG.

BEBAUUNGSPLAN FÜR BAD-GASTEIN. Auf einem Absatze, ungefähr in der Mitte der rund 200 m hohen Gasteiner Talstufe, verläuft die Reichsstraße zwischen vielgeschossigen Hotelbauten (Gast- und Badehäuser), vier- bis sechsgeschossigen an der Bergseite sechs- bis achtgeschossigen, ja zehngeschossigen an der Talseite, die mit ihren Unterbauten tief bis in das Tal hinabreichen bzw. hoch an der Berglehne emporsteigen. Sie verdecken beinahe die Talstufe bis auf einen Spalt, durch den sich die Ache zwängt, bilden somit eine Art Talsperre, die bei abendlicher Beleuchtung der zahllosen Fenster wohl einen festlichen Eindruck macht, tagsüber jedoch mit ihren riesigen Massen die Alpenlandschaft fast erdrückt. Glücklicherweise nicht auf allzu große Weite! Denn das letzte Ende des annähernd von NNO nach SSW streichenden Gasteiner Tales biegt kurz vor der Talstufe gänzlich nach Süden um, so daß es von dem inmitten des Tales liegenden Hofgastein nicht sichtbar ist. Um so wichtiger wird die Ausgestaltung des Talrandes an der Umbiegungsstelle sein, an der zwar auch schon ein Hotel steht, doch im Vergleich zum Berghintergrunde mit immerhin erträglichen Abmessungen, und wo im übrigen noch reichlicher Platz zu einer vornehmeren Fortentwicklung des Badeortes vorhanden zu sein scheint.

Naturgemäß hatten sich die Badehäuser, die hier wie in Wiesbaden und anderen Orten mit den Gasthäusern verbunden sind, zunächst unmittelbar an den in der Wand der Talstufe zutage tretenden warmen Quellen festgesetzt; es lag deshalb nahe, sie mit dem steigenden Besuche zu immer größerer Höhe zu entwickeln, zumal die Grundpreise in dem knappen Raume gewaltig angestiegen waren. Schließlich mußte man aber doch von der Quellenmitte weiter abrücken. Die Technik gestattet heute die Anlage einwandfreier Quellenleitungen mit allem, was drum und dran hängt, auch auf größere Entfernungen. Es lag also eigentlich kein Grund mehr zu einer immer weitergehenden Talverbauung vor. Die Ursache muß deshalb — abgesehen von dem Bedürfnisse des modernen Herdenmenschen nach dem Komfort üppiger Massenpferche — hauptsächlich in dem Mangel eines vorausschauenden Bebauungsplanes bei gleichzeitig überraschend schneller Entwicklung nach Erbauung der Bad-Gastein berührenden Tauernbahn und der Entdeckung der Radioaktivität der altberühmten Quellen erblickt werden. Die Planlosigkeit des bisherigen Ausbaues tritt besonders auch im Wirrwar der zum oberen Rande der Talstufe aufsteigenden Straßen in die Erscheinung, wo wieder ein Gasthof im Verein mit dem Eisenbahnhofe den Eingang zum Böcksteiner Tale völlig verstopft. Die sich hier neuerdings breit machende Bebauung trägt auch nicht gerade zur Verschönerung des Tales bei. — Die Rücksicht auf die Einpassung des Menschenwerks in den Rahmen der Landschaft wird dem Erwerbstriebe, dem rohen Nützlichkeitszweck untergeordnet.

Ähnlich dem Engadiner Bade St. Moritz, wo die um den See herumgestellten Protzenhotels die Wasserfläche schon für das Auge zu einem Tümpel herabgedrückt haben, hat auch Gastein in seinem Riesenbaukasten des zehngeschossigen Hotels de l'Europe und des achtgeschossigen Gasteiner Hofes, der auf einem Felsenvorsprunge — an Stelle des früheren Spitales 1892 erbaut — den Ausblick vom Talende in der Hauptrichtung des Tales völlig versperrt, den zur Umgebung passenden Maßstab verloren. Mit der Steigerung der Geschoßzahl hat schon im Jahre 1857 das im Jahre 1794 als erstes Steinhaus zweigeschossig erbaute Badeschloß den Anfang gemacht. Es überragt das gegenüberliegende Hotel Straubinger, das neben einem älteren Flügel (in guter Architektur von 1826) 1842 neu erbaut wurde und trotz der verschiedenen An- und Umbauten sich noch einer gewissen Zurückhaltung beflissen hat. An besseren Häusern aus der älteren Zeit sind erwähnenswert: Die vom Erzherzog Johann von Österreich 1825 erbaute Villa Meran und die jetzt zum Hotel de l'Europe gehörige Villa Solitude, beide in feinen Verhältnissen, dann noch einige Bade- und Mietshäuser aus den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Die Architektur der späteren Zeit fällt dagegen stark ab, wie überall in deutschen Landen; erst neuerdings scheint sie sich wieder zum Besseren wenden zu wollen.

Der Bürgermeister, Kaiserlicher Rat Straubinger, hat schon längst die Notwendigkeit eines Bebauungsplanes betont, und, wie wir hören, ist seine Einsicht nun auch bei der Gemeinde eingekehrt. Mit Architekt Otto Lasne in München, der bekanntlich den Kufsteiner Plan (siehe Jahrgang 1906 unserer Zeitschrift) aufgestellt hat, ist man dieserhalb in Verbindung getreten. Dazu können wir die Gemeinde nur beglückwünschen. Begangene Fehler möglichst wieder gut zu machen, von der Naturschönheit noch zu retten, was zu retten ist, und doch den praktischen Anforderungen der Zeit in dem schwierigen Gelände zu entsprechen, einer planmäßigen Weiterentwicklung und dabei einer eigenartigen Gestaltung die Grundlage zu geben, kann sie wohl kaum einen besseren Künstler finden.

Freilich ist die Aufgabe schwer. Die bessere Ausnutzung der radioaktiven Eigenschaft der Quellen wird vielleicht noch mancherlei Änderungen im Badebetriebe nach sich ziehen, die Erbauung eines öffentlichen Badehauses, eines Kurmittelhauses oder Sanatoriums, die Einrichtung reichlicherer Gelegenheiten zur Trinkkur erfordern. Die dazu notwendigen Bauplätze zu gewinnen, ist eine sparsame Aufteilung des Geländes geboten, das nicht überall den notwendigen sicheren Grund zu haben scheint. Geologische Untersuchungen werden vorausgehen müssen, von deren Ergebnis es auch abhängen dürfte, wie die beiden Talschenkel in ungefährer Höhe der Reichsstraße sowohl, als auch die beiden Talsohlen — die obere und die untere — zweckmäßig miteinander zu verbinden sind. Man hört von der Absicht, einen Aufzug zur Überwindung des Höhenunterschiedes zu erbauen; daneben wird die Errichtung eines Viaduktes, einer Talüberbrückung etwa zwischen den Schwarzenberganlagen einerseits und dem Höhenabsatze oberhalb des Gasteiner Hofes andererseits zu erwägen sein. Mit einer solchen Brücke, wie sie z. B. das 40 bis 50 m tiefe Inntal bei Schuls in Engadin überschreitet, würde zu erreichen sein:

1. eine willkommene Entlastung der Reichsstraße, der einzigen durch den Ort sich windenden, schmalen und bei der St. Primuskirche mit einer bedenklichen Steilrampe sich absenkenden Fahrstraße vom Fuhrverkehr, der besonders an der Achenbrücke und am Straubinger Platze vom Fußgänger lästig empfunden wird;
2. eine unmittelbare Verbindung des östlichen, zur Erweiterung in erster Linie geeigneten Geländes mit der Bahnhofstraße und
3. ein Rundgang von der Kaiser-Wilhelm-Promenade zur Erzherzog-Johann-Promenade, für den jeder Kurgast gern einen Brückenzoll erlegen möchte,

zu 2. in der Voraussetzung, daß an der Brücke eine neue Straße unterhalb der Kötschachtaler Straße an der Berglehne entlang geführt werden kann, die unter Umständen auch mit dieser in Verbindung zu bringen wäre.

T. G.

# CHRONIK.

AUSFÜHRUNG DER RINGANLAGE IN HAMM. Der Magistrat von Hamm hat den vom Preisgericht ohne weiteres zur Ausführung empfohlenen I. Preisentwurf von Regierungsbaumeister a. D. Dr. Dondorff, Architekt B. D. A. Herm. Neuhaus und Gartenarchitekt R. Reinhard, alle in Cöln, als Grundlage für die Ausführung bestimmt und den letztgenannten als gartenkünstlerischen Mitarbeiter bei der Ausführung verpflichtet. (Vgl. den Aufsatz in voriger Nummer.)

BERICHTIGUNG. In der Einführung zum zehnten Jahrgange ist Herr Stadtbaurat Krafft versehentlich als in Bochum ansässig angegeben worden. Herr Krafft wirkt aber in Hamm in Westfalen, das in der Düsseldorfer Ausstellung mit den beiden schönen Modellen — Hamm heute und in Zukunft — vertreten war.

D. S.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

10. Jahrgang 1913 3. Heft




** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **





# STADTTEIL NEU-OSTHEIM DER GEMARKUNG MANNHEIM.

Von Stadtbauinspektor Dipl.-Ing. EHLGÖTZ, Mannheim.

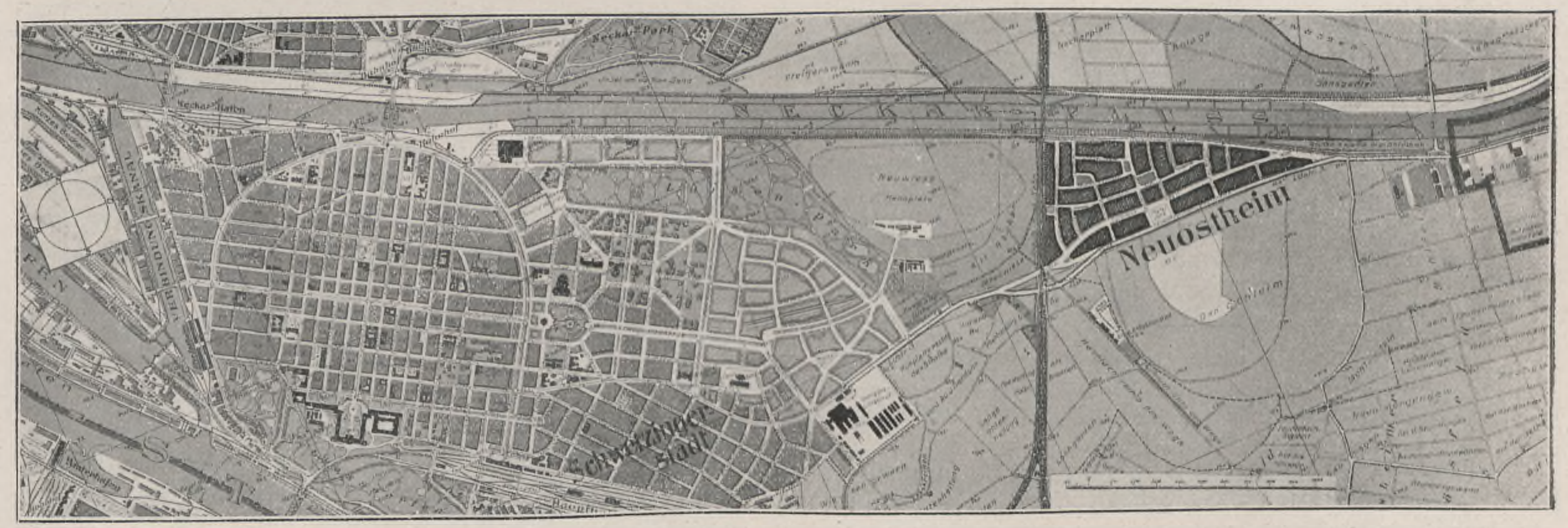



Abb. 1.

I. Vorgeschichte.

Im Herbst 1905 erwarb die Süddeutsche Diskontogesellschaft Mannheim von der Gemeinde Feudenheim eine Geländefläche von 37,8 ha, die in Gestalt eines Dreiecks an den beiden Langseiten von der Seckenheimer Landstraße und dem Neckardamm, an der Stirnseite vom Bahnkörper der Riedbahn begrenzt ist. (Vgl. Textbild 1.)

Die Stadt Mannheim hat den Geländeverkauf der Nachbargemeinde seiner spekulativen Absicht wegen nicht gern gesehen; trotz ausführlich begründeter Einsprache seitens

der Stadt wurde jedoch von den Staatsbehörden der Verkauf des Geländes genehmigt.

Auch gegen den von der Gesellschaft aufgestellten Bebauungsplan und die Bauvorschriften sah sich die Stadt wegen der beabsichtigten weitgehenden Ausnützung des Geländes vom Standpunkte einer gesunden Wohnungs- und Bodenpolitik genötigt, Verwahrung einzulegen. Die Einwendungen blieben jedoch bei der Feststellung des Bebauungsplanes durch den Bezirksrat im Januar 1908 in wesentlichen Punkten unberücksichtigt, weshalb die Stadt gegen die Feststellung des Planes Beschwerde beim Gr. Ministerium des Innern einlegte.

In der Zwischenzeit hatte die Süddeutsche Diskonto-Gesellschaft mit der Stadtverwaltung Verhandlungen angeknüpft, die auf die Bearbeitung eines neuen Bebauungsplanes und auf die Angliederung ihrer Entwässerungs-, Wasser-, Licht- und Kraftversorgungsanlagen an die betreffenden städtischen Einrichtungen, sowie auf die Herstellung einer Verkehrsverbindung zwischen dem Endpunkt der städtischen Straßenbahn und dem Bauviertel abzielten. Die Bestrebungen wurden unterstützt durch die eingeleiteten Eingemeindungsverhandlungen.

II. Vertrag zwischen der Süddeutschen Diskontogesellschaft und der Stadt Mannheim.

Nach langwierigen Verhandlungen kam zwischen der Stadt und der Gesellschaft im Juli 1909 ein Vertrag zustande, der folgende Grundzüge enthält:

1. Beide Teile erkennen den neu aufgestellten Bebauungsplan an, nach welchem vom Gelände der Gesellschaft für Straßen und freie Plätze 30,5 % verwendet werden;
2. die Anschüttung der Straßen und freien Plätze erfolgt unter Aufsicht der Stadt;
3. die Herstellung der Straßen und Plätze, ferner die Ausführung und den Betrieb der Kanalisation, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung zum Anschluß an die betreffenden Mannheimer Anlagen übernimmt die Stadtgemeinde nach den üblichen Normen;
4. die Baukosten der Straßen und Plätze werden von der Gesellschaft bar erstattet, die auch die Straßenunterführung unter der Preußisch-Hessischen Staatsbahn auf ihre Kosten, soweit sie nicht der Eisenbahnfiskus trägt, herzustellen hat.

   Der Bauaufwand für die übrigen Einrichtungen (Kanal, Gas, Wasser und Elektrizität) wird von der Stadtgemeinde bestritten. Die Gesellschaft verzinst jedoch das für die Kanalanlage aufgewendete Kapital mit 5 % bis zwei Dritttel der Straßenzüge von Neu-Ostheim bebaut sind. Zur Verzinsung, Tilgung und Abschreibung der Kosten für die Gas- und Wasserleitung zahlt die Gesellschaft jährlich 8 %, solange nicht zwei Drittel des Verbrauchsgebiets bebaut sind. Bezüglich der Zuleitungsstränge auf Alt-Mannheimer Gemarkung endigt die Beitragspflicht unter gewissen Voraussetzungen schon früher. Für die Kosten der elektrischen Stromversorgung übernimmt die Diskontogesellschaft eine fünfjährige Einnahmegarantie in Höhe von 40 % des Anlagekapitals;
5. die Kosten der Straßenbeleuchtung werden von der Diskontogesellschaft vergütet bis zwei Drittel der Straßen bebaut sind. Den Unterhaltungs- und Reinigungsaufwand der Straßen ersetzt sie während fünf Jahren nach dem üblichen Pauschalsatz (jährlich 0,40 Mk. für 1 Quadratmeter Fahrbahnfläche);
6. Neu-Ostheim gehört zum Gebiet der damaligen Mannheimer III. Bauzone. Für den Bau billiger Landhäuser werden bauliche Erleichterungen seitens der Stadt bei der Baupolizei befürwortet;
7. auf Verlangen der Gesellschaft ist die Stadt zur Fortführung der elektrischen Straßenbahn nach Neu-Ostheim und zum Betrieb im Zusammenhang mit dem Mannheimer Netz verpflichtet. Die Gesellschaft kommt bis zum Jahre 1918 für den aus dem Betrieb, aus Verzinsung, Tilgung und Abschreibungen entstehenden laufenden Aufwand durch Zahlung einer Pauschalsumme auf, die sich für jeden in Neu-Ostheim angesiedelten Einwohner um den Betrag mindert, der dem heutigen Durchschnittsertrag der Straßenbahn für 1 Kopf des Mannheimer Einwohners (10 Mk.) entspricht. Wird die Straßenbahn über Neu-Ostheim hinaus verlängert, so bleibt die Gesellschaft nur mit dem durch eine dichtere Wagenfolge erhöhten Betriebskosten belastet. Solange die Straßenbahn nicht durchgeführt wird, erhebt die Stadt grundsätzlich keinen Widerspruch gegen die Einrichtung eines Automobilverkehrs.

III. Bebauungsplan.

Der dem Vertrag zugrunde gelegte Bebauungsplan ist auf dem städtischen Tiefbauamte von dem Verfasser dieser Zeilen entworfen und auf Doppeltafel 17/18 dargestellt. Der Anschluß des neuen Baugebietes mit seiner Nährmutter Mannheim wird durch die Seckenheimer Landstraße vermittelt, deren schienengleicher Übergang durch eine Unterführung ersetzt wird. Bei weiterer baulicher Entwicklung von Mannheim und Neu-Ostheim soll eine weitere Unterführung am Neckardamm bei der Eisenbahnbrücke erbaut werden.

Als Hauptverkehrsstraße zieht die Seckenheimer Landstraße am Südrande des neuen Baugebietes hin; ihr fällt, neben der Aufnahme des Durchgangsverkehrs als Landstraße, die Aufgabe zu, den gesamten Verkehr von und nach Neu-Ostheim zu sammeln und weiter zu leiten. Parallel mit der Seckenheimer Landstraße in Baublockabstand ist als weitere Verkehrsstraße die Dürerstraße angelegt. Die Dürerstraße hat neben dem örtlichen Verkehr die Straßenbahn aufzunehmen. Als Verkehrsstraße zweiter Ordnung mehr im Charakter einer Promenadenstraße ist dann die Straße entlang dem Hochwasserdamm, die Neckarpromenade, zu nennen; allerdings erhält sie ihre Bedeutung als Verkehrsstraße erst nach dem Bau der Unterführung an der Eisenbahnbrücke.

Die übrigen Straßen sind reine Wohnstraßen, die nur geringen örtlichen Verkehr aufzunehmen haben und die zur Aufteilung des Geländes dienen.

Die Straßen sind ihrer Bedeutung im Stadtplane entsprechend abgestuft; die Breiten, Ausstattungen und Unterteilungen sind aus den Querschnitten zu ersehen.

An öffentlichen Plätzen ist zunächst der Marktplatz zwischen der Seckenheimer Landstraße und der Dürerstraße zu nennen. Seine Lage ist so angeordnet, daß er auf seinen beiden Längsseiten an Verkehrsstraßen stößt. Der Schmuckplatz nördlich des mit Arkaden umgebenen Baublocks X mit Gebäuden, öffentlichen und privaten, in einheitlicher zur Form des Platzes geometrischen Architektur wird das Hauptschmuckstück des neuen Baugebietes geben; er ist hierzu

durch seine Lage mitten im Herzen der neuen Kolonie wie geschaffen; der Platz ist etwa 1,5 m tiefer als die umgebenden Straßen angelegt (vgl. das Schaubild a auf Tafel 19; Verfasser: Dipl.-Ing. Detert & Ballenstedt, Architekten in Mannheim). Weitere Schmuckanlagen und Plätze sind über den Stadtteil zerstreut. Besonders reizvoll wird die Platzanlage bei der Feuerbach-, Holbein- und Corneliusstraße als Doppelplatz mit dem oben genannten Schmuckplatz im Stadtbild in die Erscheinung treten (vgl. das Schaubild b auf Tafel 19; Verfasser: Dipl.-Ing. Detert & Ballenstedt, Architekten in Mannheim).

An öffentlichen Gebäuden sind zwei Kirchen im Stadtplane vorgesehen; sie sind an die beiden Schmalseiten des Schmuckplatzes gestellt, so daß sie diesen als Tiefenplatz beherrschen.

Die Höhenlage der Straßen ist bedingt durch die Seckenheimer Landstraße und den Hochwasserdamm. Die Straßen steigen von der Seckenheimer Landstraße in leichten Steigungen bis auf die Hochwasserdammhöhe. Dabei ist jedoch die Fahrbahn und Bahn der Neckarpromenade nicht bis auf die Höhe des Hochwasserdammes, sondern 45 cm tiefer als dieser gelegt. Neben der Ersparnis an Auffüllmaterial wird durch die Anordnung eine zweckmäßige Trennung der Promenade von der eigentlichen Straße und der Bahn bewirkt.

Die Höhe der Unterführung der Seckenheimer Landstraße ist auf + 91,9 m ü. N. N. angenommen. Nach einer Erhöhung der Riedbahn von + 97,2 m auf 97,8 m ü. N. N. stehen demnach im gesamten 5,9 m für die Unterführung zur Verfügung; von diesen werden 1,1 m für die Konstruktion der Brücke verbraucht, so daß als lichte Höhe für die Unterführung 4,8 m übrigbleiben. Die Rampen der Unterführung erhalten das Steigungsverhältnis 1 : 50. Die Verbindung der Dürerstraße mit der Unterführung vermitteln Gefälle von 1 : 175 und 1 : 50.

Die Unterführung der Neckarpromenade kommt auf + 94,00 m zu liegen. Damit läßt sich bei Annahme einer Konstruktionshöhe der Brücke von 1,3 m eine lichte Höhe der Unterführung von 4,5 m erreichen; die Steigung der Rampen ist zu 1 : 85 angenommen.

## IV. Bauvorschriften.

Die Blöcke I bis V und X sind in geschlossener Bauweise zu bebauen. An der Straßenseite ist die Errichtung von Läden, an den übrigen Seiten auch die von kleinen Werkstätten zulässig. Gebäude, die ihrer Zweckbestimmung nach durch Herbeiführung eines besonders störenden Verkehrs oder auf andere Weise geeignet sind, das ruhige und gesunde Wohnen zu gefährden, sind verboten. Zwischengrundstücke dürfen bis zu 40 %, Eckgrundstücke bis zu 65 % ihres Flächeninhaltes bebaut werden. Die Gebäude dürfen nur drei Hauptgeschosse und ein ausgebautes Dachgeschoß erhalten; im Dachgeschoß dürfen nur Zubehörräume eingerichtet werden. Block X ist mit Arkaden umgeben. Die Baudichte für den Arkadenblock ist als Ausgleich für die höheren Aufwendungen der Bauten 5 % stärker als die oben angeführten Zahlen.

Die weiteren Baublöcke dürfen nur in offener Bauweise mit landhausartigen Gebäuden mit höchstens zwei selbständigen Wohnungen bebaut werden. Die Gebäude müssen auf allen Außenseiten architektonisch ausgebildet werden. Hintergebäude mit selbständigen Wohnungen sind verboten. Die Einrichtung von Läden, Werkstätten und Wirtschaften ist untersagt.

Zwischengrundstücke dürfen bis zu 45 %, Eckgrundstücke bis zu 65 % ihres Flächeninhaltes bebaut werden. Die nicht überbauten Teile der Grundstücke sind, abgesehen von den erforderlichen Höfen, Zugängen, Einfahrten und dergleichen, als Gärten anzulegen.

Die Gebäude dürfen höchstens zwei Hauptgeschosse (Erdgeschoß und Obergeschoß) mit einer lichten Höhe von mindestens 2,8 m und ein ausgebautes Dachgeschoß mit mindestens einer solchen von 2,6 m erhalten. Der Fußboden des Erdgeschosses darf bei Anlage von Vorgärten auf 0,15 m, im übrigen auf 0,6 m über die Hinterkante des Gehwegs gelegt werden; das Höchstmaß ist auf 1,20 m festgelegt, soweit nicht ein Sockelgeschoß angelegt wird. Zur Ermöglichung eines Sockelgeschosses darf bei tiefliegendem Gelände in Einzel- und Doppelhäusern mit Vorgärten der Fußboden des Erdgeschosses 2,7 m über Gehweghinterkante gelegt werden. Die offene Bauweise ist für Neu-Ostheim in 4 Gruppen gegliedert: Einzel- und Doppelhäuser, Gruppen bis zu 35 m Front, Gruppen bis zu 65 m und Reihenhäuser. Die Verteilung dieser Gruppen auf die einzelnen Baublöcke ist aus dem Bebauungsplan zu erkennen.

Die Bauwiche erhalten folgende Abmessungen:

| | |
|---|---|
| Einzelhäuser | 3,0 m |
| Doppelhäuser bis 18 m Front | 3,0 m |
| „ über 18 m Front | 4,0 m |
| Gebäudegruppen bis 35 m Front | 4,5 m |
| „ von 35 bis 45 m Front | 5,0 m |
| „ von 45 bis 55 m Front | 5,5 m |
| „ von 55 bis 65 m Front | 6,0 m |

An den Nebenseiten der Gebäude dürfen Gebäudeteile bis ein Fünftel des Bauwichs auf ein Drittel der Seitenlänge des Gebäudes vortreten.

Hintere Baulinien sind in den meisten Baublöcken (siehe Plan) vorgeschrieben. Die zwischen der hinteren Baulinie und der Grundstücksgrenze liegende Gebäudefläche darf nicht überbaut werden. Unter dieses Verbot fallen nicht: Gartenhäuser, Pavillons, offene Veranden und ähnliche in Gärten übliche Anlagen.

Sämtliche Bauvorhaben unterliegen der Begutachtung durch die Kunstkommission.

## V. Wirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens.

Der Kostenaufwand für die Erschließung von Neu-Ostheim stellt sich folgendermaßen:

| | | |
|---|---|---|
| I. | Geländeerwerb (pro qm 3 Mk.) mit Unkosten | 1172000 Mk. |
| II. | Anschüttung der Straßen und Plätze | 446000 „ |
| III. | Herstellung der Straßen und Plätze | 890000 „ |
| IV. | Leitungsnetze: a) Kanäle | 636000 „ |
| | b) elektrische Kabel | 220000 „ |
| | c) Wasserleitung | 164000 „ |
| | d) Gasleitung | 188000 „ |
| V. | Unterführung der Seckenheimer Landstraße | 81000 „ |
| VI. | Verschiedenes | 68000 „ |
| | | 3865000 Mk. |

Erhellt schon aus diesen Zahlen die wirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens, so sei über dessen Umfang zur Vervollständigung noch folgendes beigefügt:

Das gesamte von der Süddeutschen Diskontogesellschaft käuflich erworbene Gelände besitzt eine Fläche von 37,8 ha; rechnet man hierzu noch die halbe Seckenheimerstraße mit

1 ha, so ergibt sich, daß sich der Bebauungsplan auf eine Geländefläche von 38,8 ha erstreckt. Die Verteilung dieser Fläche auf Baugelände, Straßen und Plätze gibt folgendes Bild:

1. Baublöcke mit Vorgärten und Arkaden . . . . etwa 27,0 ha = 69,5 %
2. Straßen . . . . . . etwa 10,1 ha = 26,1 % } 30,5 %
3. Plätze . . . . . . etwa 1,7 ha = 4,4 % }

zusammen: 38,8 ha = 100 %

Der Bebauungsplan trägt demnach den hygienischen Forderungen bezüglich Verteilung des Bau-, Straßen- und Platzgeländes voll Rechnung, ohne allzu große Belastung des Geländeeigentümers. Die Länge der Straßen beträgt etwa 8000 m, die der Baufluchten etwa 10700 m; die Anzahl der Bauplätze kann zu 800, die der Einwohner zu 10000 angenommen werden.

## VI. Die Ertragsfähigkeit des Unternehmens

soll an Hand der zeichnerischen Darstellung auf Seite 28 (Textbild 2) besprochen werden. Die Gesellschaft hat das Gelände zu 3 Mk. für 1 Quadratmeter erworben; der Kaufpreis betrug mit Nebenkosten etwa 1172000 Mk. Auf-

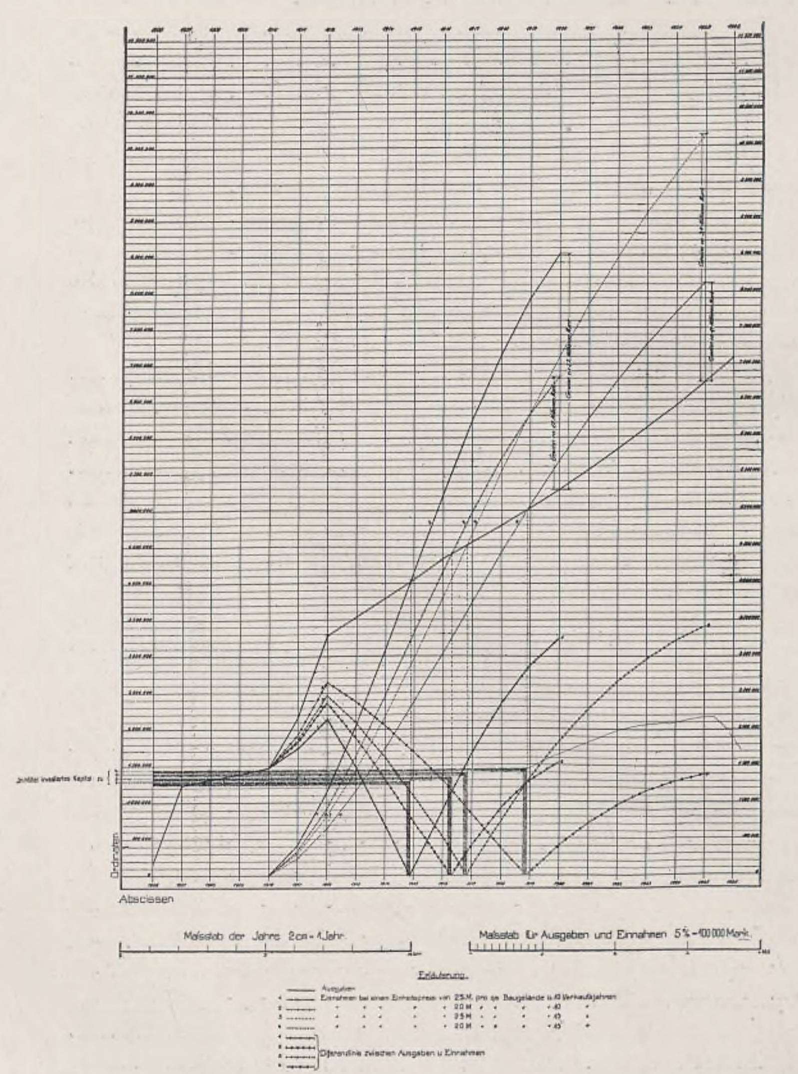



Abb. 2. Graphische Darstellung der Ausgaben und Einnahmen zur Erschließung.

zuwenden sind dann die im Vertrag mit der Stadt seitens der Gesellschaft übernommenen Verpflichtungen (siehe oben II). Die Darstellung zeigt in den Abszissen die Jahre, in den Ordinaten die Ausgaben und Einnahmen. Die Ausgaben sind durch die —— Linie angedeutet; bis zum Jahre 1907 war der Kaufpreis für das Gelände zu bezahlen; in die Jahre 1907 bis 1909 fallen die Vorarbeiten; die Ausgaben bleiben daher in mäßigen Grenzen, wie dies aus dem Verlauf der Ausgabelinie unschwer zu erkennen ist. Im Jahre 1910 setzt die bauliche Erschließung (Herstellung der Straßen, Versorgungsnetze usw.) ein, die bis zu ihrer Beendigung erhöhte Aufwendungen verursacht. Nach ihrem Abschluß sind lediglich die Verzinsung des Kapitals (5 %) und die Verwaltung aufzubringen. Die Ausgabelinie zeigt demnach eine gleichmäßige Steigung. Zur Ermittlung der Einnahmen sind zwei Möglichkeiten ins Auge gefaßt; einmal ist angenommen, daß der Verkauf des Baugeländes in 10 bzw. 15 Jahren zum Abschluß gebracht ist, zum andern, daß der Erlös für den Quadratmeter 20 bzw. 25 Mk. beträgt. Die sich so ergebenden Einnahmen sind durch die Linien ——, |—|—|, ——, —— zur Darstellung gebracht. Dabei ist vorausgesetzt, daß bei 10 Verkaufsjahren die Verkäufe der Zahl nach bis zum vierten und fünften Jahre wachsen und dann abnehmen; bei 15 Verkaufsjahren ist die Höchstzahl der Verkäufe ins sechste Jahr verlegt. Aus der graphischen Tabelle kann unmittelbar abgelesen werden, daß die Gewinne der Gesellschaft unter den angedeuteten Voraussetzungen bei 10 Verkaufsjahren 1,5 bzw. 3,2, bei 15 Verkaufsjahren 1,4 bzw. 3,4 Millionen Mk. betragen. Diese absoluten Zahlen geben natürlicherweise kein Bild über die Ertragsfähigkeit des Unternehmens. Um ein solches zu erhalten, sind durch Zirkelsubtraktion die Differenzlinien aus jenen der Ausgaben und Einnahmen konstruiert. Wir erhielten die Linien —O—, —⦶—, —o—, —⊙—. Der Verlauf dieser Linien läßt jederzeit erkennen, welches Kapital in dem Unternehmen angelegt ist; es ist ersichtlich, von welchem Zeitpunkt ab das Unternehmen aus eigenen, durch die Einnahmen erhaltenen Mitteln lebensfähig wird. Die Fläche zwischen Abszisse und Differenzlinie (eine unregelmäßige Figur) wird graphisch in ein inhaltsgleiches Rechteck verwandelt. Die Höhe dieses Rechtecks (Ordinate) ergibt das mittlere für das Unternehmen aufgewendete Kapital, die Länge (Abszisse) den Zeitraum, für welchen das Unternehmen fremdes Kapital benötigt.

Aus der graphischen Darstellung lassen sich folgende Angaben ablesen bzw. berechnen:

| Verkaufszeit für das Gelände in Jahren | Einnahmen pro qm in Mk. | Mittleres investiertes Kapital Millionen Mk. | Zeitraum zum Abschluß des Unternehmens in Jahren | Gewinn absolut in Millionen Mk. | Gewinn jährlich in Millionen Mk. | Verzinsung des mittleren Kapitals % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 25 | 1,28 | 14 | 3,2 | 0,228 | 17,7 |
| 10 | 20 | 1,34 | 14 | 1,5 | 0,107 | 8,0 |
| 15 | 25 | 1,40 | 19 | 3,4 | 0,179 | 12,8 |
| 15 | 20 | 1,46 | 19 | 1,4 | 0,074 | 5,0 |

Die Tabelle läßt erkennen, daß die Ertragsfähigkeit des Unternehmens keine allzu hohe ist; man wird mit Sicherheit nur einen zehnprozentigen Gewinn annehmen können. Die bauliche Erschließung von Neu-Ostheim durch die Süddeutsche Diskontogesellschaft wird als „gesunde Spekulation“ zu betrachten sein und damit die Bau- und Wohnungspolitik der Stadt Mannheim fördern.

# STAND UND ZIELE DER STÄDTEBAUKUNST.

## VORTRAG, GEHALTEN IN DER AKADEMIE FÜR KOMMUNALE VERWALTUNG ZU DÜSSELDORF.

Von Geh. Baurat Dr.-Ing. O. MARCH, Charlottenburg.

Unleugbar haben die erstaunliche Entwicklung der Naturwissenschaften, die Fortschritte der Technik in den vergangenen Jahrzehnten die materiellen Bedingungen unserer äußeren Lebensführung außerordentlich vervollkommnet. Großartige Erfolge sind der Fürsorge der Gemeindeverwaltungen in den Fragen der Wasserversorgung und Kanalisation zu verdanken, baupolizeiliche Vorschriften förderten die Hygiene und Feuersicherheit. Aber die noch nie dagewesene Schnelligkeit der Entwicklung unseres Wirtschaftslebens hinderte die Organe, in deren Händen die Regelung der Wohn- und Verkehrsfragen lag, aus der Befriedigung der neuen Lebensbedürfnisse ein planvolles Ganzes zu gestalten. Heut ist die Städtebaufrage das gemeinsame Arbeitsfeld hervorragender Vertreter der Volkswirtschaft, der Technik, der Gesundheitslehre, der Baukunst und der Kunstwissenschaft.

Ausgangspunkt dieses ganz neuen Zweiges der Baukunst waren ästhetische Erwägungen.

Der Wiener Architekt Camillo Sitte nahm aus der Erkenntnis, daß die großartige Schöpfung des eben vollendeten Wiener Ringes mit seiner Reihe prächtiger Monumentalbauten nicht die Erwartung erfüllt hat, zu der ein derartiger Aufwand von Geist, Geld und Kunst berechtigen mußte, Veranlassung, alte vorhandene schöne Stadtanlagen zunächst auf die Ursache ihrer glücklichen äußeren Wirkung zu untersuchen. Er wollte in seinem schon 1889 erschienenen Buche „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" und den darin enthaltenen wertvollen Anregungen und theoretischen Ableitungen den Stadtbautechnikern einen Beitrag für die Abfassung ihrer Bebauungspläne bieten. Die Schrift fand aber trotz ihrer fesselnden Form zunächst nur in einem kleinen Kreise von Literatur- und Kunstfreunden den verdienten Beifall. Der Satz, daß es eines Zeitraums von zehn Jahren bedürfe, um einem guten neuen Gedanken die allgemeine Anerkennung zu verschaffen, hat sich auch bei dieser Gelegenheit wieder als zu optimistisch erwiesen. Es verging fast ein Menschenalter, ehe Camillo Sittes Anregungen, die doch wie eine Erleuchtung wirkten, zu praktischen Folgen führten. Die Architekten Berlins waren es, die die Verwaltung unserer Reichshauptstadt zur planvolleren Gestaltung ihrer städtebaulichen Entwicklung und zu dem bekannten Wettbewerb für die Erlangung eines dringend notwendigen Gesamtbebauungsplanes anregten. Es gehört ja zu den Lebensaufgaben der Baukünstler, dafür bemüht zu sein, die leicht beieinander wohnenden Gedanken zu verwirklichen, ohne daß sich die Sachen zu hart im Raume stoßen. Durch das Tor, das sie der Sehnsucht nach einem schöneren Rahmen des Menschendaseins geöffnet hatten, drangen dann mit Macht die begründeten Forderungen nach Befriedigung der zunächst wichtigsten wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen.

Die Frage des allgemeinen physischen und wirtschaftlichen Wohlbefindens, in dessen Pflege die Aufgabe der Stadtverwaltungen besteht, wird erklärlicherweise bei der durch den Aufschwung unseres Wirtschaftslebens herbeigeführten gewaltigen Ansammlung von Menschen in einzelnen Zentren besonders brennend und schwierig. Die Aufgabe des Städtebaues ist im wesentlichen eine Frage der Großstadt. Nur mit dem Staatsmann und dem Volkswirt kann der städtebauende Architekt wirksam schaffen. Aber aus der Erfassung der Großstadtprobleme ist auch für die kleineren Gemeinwesen viel zu lernen, da die Grundbedingungen in allen Fällen verwandt bleiben, und die Entwicklungsmöglichkeiten auch der Landstädte nicht früh genug erwogen werden können. Von den 65 Millionen des Deutschen Reichs wohnen bereits $^1/_5$ in städtischen Komplexen von mehr als 100000 Einwohnern. Dabei hatte nach der Volkszählung 1905 ein Rückgang der Landbevölkerung von 26 auf 25 Millionen stattgefunden, während die Gesamtbevölkerung von 41 auf 65 Millionen gestiegen war. Durch das Wachstum der Industrie und durch die Landflucht war die Zahl der Städte über 100000 Einwohner, der sogenannten Großstädte, die im Jahre 1871 noch acht betrug, im Jahre 1905 bereits auf 41 gestiegen.

Bei einer planvollen Regelung einer Stadtanlage wird es sich, ganz allgemein ausgesprochen, in erster Linie darum handeln, der Bevölkerung Lebensmöglichkeiten zu schaffen, d. h. Arbeitserträge zu erleichtern. Daher taucht im Bauplan sofort als erste Frage die notwendige Bereitstellung von Verkehrsmitteln auf. Nach der Förderung der Arbeitsmöglichkeiten ergibt sich als das zweite natürliche Erfordernis der Bevölkerung, zumal der arbeitenden, Unterkunft zu bieten, das heißt Regelung des gesamten Wohnwesens. Um dem Volke die Arbeitskraft zu erhalten, ist es aber mit dem Schaffen gesunder Wohnungen allein nicht getan. Die notwendige Erhaltung der Volkskraft fordert drittens Erholungsstätten und ausreichende Spielplätze zur Kräftigung des Nachwuchses. Als letzte und höchste Forderung tritt dann die Aufgabe an den Städtebauer heran, die Erfüllung aller dieser Bedingungen in einem Gesamtorganismus künstlerisch zu vereinigen. Aristoteles stellte bei dem Bau von Städten als Grundsatz auf, daß die Menschen darin nicht nur sicher und gesund wohnen sollen, sondern auch glücklich.

Bestand die nächstliegende Aufgabe einer Gemeindeverwaltung darin, für die Gesamtheit der Einwohner die Erwerbsmöglichkeiten zu erleichtern, so werden die praktischen Erfordernisse, die zur Förderung der Arbeitsbetriebe dienen, an erster Stelle stehen, zunächst also diejenigen Einrichtungen, die dem Bezug von Rohmaterialien und dem Versand fertiger Erzeugnisse dienen, die Häfen und Güterversandplätze. Letztere, die den Austausch dieser Waren zu vermitteln haben und außerordentliche Platzanforderungen an den Stadtplan stellen, finden zwar zweckmäßig auf dem äußeren Rand der Bebauung ihren Platz, müssen aber andererseits in möglichst bequemer Verbindung mit den Handels- und Industriezentren bleiben.

Erst nach der Festlegung des Güter- und Frachtverkehrs kommt die Regelung der Personenbeförderung mit der Verteilung der zugehörigen Bahnhöfe und die Regelung des örtlichen Straßenverkehrs. Die Ordnung des Transportwesens zwischen Industriestätten und Bahnhöfen erfordert Weitsichtigkeit und den ganzen Scharfsinn des entwerfenden Technikers. Eine glückliche Lösung dieser Schwierigkeiten steigert die Konkurrenzfähigkeit und das wirtschaftliche Gedeihen des Ortes; Mißgriffe führen verhängnisvolle Nachteile mit sich, denen, wenn überhaupt, nur mit großen Kosten später abgeholfen werden kann.

Der von Theodor Goecke und Rud. Eberstadt zuerst aufgestellte Grundsatz, bei der Planung einer Stadt die Geschäftsstraßen von den Wohnstraßen zu trennen und sie von vornherein durch ihre Gestaltung voneinander zu unterscheiden, ist jetzt allgemein als maßgebend anerkannt. Dadurch, daß man dem Wirtschaftsverkehr durch breite Straßen und ihre zweckmäßige Unterteilung gerecht wird, beschränkt man die Unruhe des Straßenlebens auf diese Verkehrswege zum Vorteil der anderen schmaler anzulegenden Straßen, die sich dadurch naturgemäß mehr zu eigentlichen Wohnstraßen eignen. Die Geschäftsstraßen haben den Anforderungen des glatten Verkehrs zu dienen und den Straßenbahnen mit elektrischer Triebkraft, den Omnibuslinien, den Hoch- und Untergrundbahnen Platz zu gewähren. Dabei kann es von Interesse sein, die Verhältniszahlen zu nennen, in welchen sich der Verkehr auf die verschiedenen Betriebsmittel in Berlin verteilt. Von der Summe aller in einem Jahre verkauften Fahrkarten entfallen nach Petersen auf die Straßenbahnen etwa die Hälfte, auf die Hoch- und Untergrundbahnen ein Viertel, auf den Vorort-Schnellverkehr und auf den Omnibusverkehr je ein Achtel und auf den Fernverkehr nur etwa $^1/_{100}$.

Schnellbahnen im Weichbild der Stadt, die selbstverständlich nicht als sich in Schienengleiche überkreuzende Bahnen angelegt werden dürfen, suchen ihren Platz unter dem Gelände oder oberhalb des Straßenverkehrs. Gäben hier lediglich Bequemlichkeit und Zweckmäßigkeit den Ausschlag, so würden in den meisten Fällen nur Untergrundbahnen in Betracht kommen. Erwägt man aber, daß der Preis ihrer Anlage je nach Beschaffenheit des Baugrundes zwischen 5 und 10 Millionen für das Kilometer schwankt, dem gegenüber die Kosten für Standhochbahnen und Schwebebahnen nur etwa 3 Millionen ausmachen, so ist es verständlich, daß die Untergrundbahnen letzteren gegenüber wirtschaftlich einen schweren Stand haben.

Es liegt auf der Hand, für Straßenbahnen breite, tunlichst geradlinige Straßen zu wählen, auf denen wenn möglich jeder Verkehrsart von gleichartiger Geschwindigkeit gesonderte Gebiete anzuweisen sind, getrennte Wege für Lastfuhrwerk, besondere Radfahr-, Reit- und Promenadenwege. Man neigt mehr und mehr dazu, die Straßenbahngeleise in die Mitte zu verlegen und rechts und links durch schmale Seitenwege für die Aus- und Einsteigenden von dem Straßendamm zu trennen. Die Geleise in Rasenstreifen zu betten, ist dabei eine nachahmenswerte Maßregel.

Die Verkehrsmittel, die dem auf längere Strecken durchgehenden Verkehr dienen sollen und die innere Stadt mit den Vororten und Nachbarstädten verbinden, bedingen dann Richtung und Abmessungen der Straßen. Als Mindestmaß für Verkehrsstraßen gilt die Breite von 24 m, so daß zur Rechten und Linken der in der Mitte angeordneten Straßenbahndoppelgeleise gleichzeitig ein Wagen fahren und ein Wagen halten kann. Ein Steigern der Breitenabmessungen ist angesichts des immer mächtiger anschwellenden Wirtschaftslebens natürlich. Früher hielt man geringere Abmessungen für ausreichend; so sind die Friedrich- und Leipziger Straße in Berlin nur 22 m breit. Daß die Hauptverkehrsstraße des inneren Londons, der Strand, teilweise nur mit 12 m Breite dem dortigen Riesenverkehr gerecht zu werden vermag, spricht lediglich für die gute Disziplin des dortigen Fuhrwesens. Aus Gründen erwünschter städtebaulicher Prachtentfaltung oder für den Fall, daß die Straße einen durchgehenden Parkweg aufnehmen soll, sind die genannten Maße noch erheblich vergrößert worden. So ist die Ringstraße in Wien 57 m breit, die Straße Unter den Linden in Berlin hat 60, die der Champs Élysées in Paris 70, die Avenue du Bois de Boulogne 120 m Breite. Der Deutsche Ring in Köln ist mit 127 m die breiteste aller neuen großstädtischen Straßenanlagen, doch ist bei dieser Anlage eben nur ein Teil der Gesamtstraßenbreite dem Verkehr eingeräumt und das Verkehrsinteresse nicht das allein maßgebende.

Bei der gesteigerten Erfindungskraft unserer Technik ist es nicht ausgeschlossen, daß mit neuen Transportmitteln auch neue Ansprüche an die Breitenmaße und die Querprofile der Straßen erhoben werden. Schon jetzt wird das Erfordernis erwogen, dem Autoverkehr ausschließliche Bahnen zu überweisen. Ja, der verdienstliche Wiener Stadtbaurat Faßbender, der bekanntlich 1905 als erster in den Ländern deutscher Zunge den Vorschlag zu dem sprichwörtlich gewordenen Wald- und Wiesengürtel um Wien gemacht hat, rechnet angesichts des mit Macht eines Naturgesetzes anschwellenden Verkehrslebens der Millionenstädte bereits mit der künftigen Möglichkeit, dem Wagenverkehr die ganze ebenerdige Straßenfläche einzuräumen, den Schnellverkehr darunter und den Fußgängerverkehr in die Höhe des ersten Stockwerkes zu verlegen.

Eugen Faßbenders in diesem Jahre erschienene Schrift: „Grundzüge der modernen Städtebaukunde“ möchte ich allen, die sich mit den allgemeinen wirtschaftlichen und technischen Bedingungen des Stadtbaues bekanntmachen wollen, als ein ausgezeichnetes, knapp und übersichtlich auf Grund persönlicher Erfahrungen und Studien geschriebenes Handbuch angelegentlich empfehlen.

Durch die Festlegung der Straßen wird nun weiter die Baublockform und deren Bebauungsweise bedingt. Man hat früher die schematische, gleichmäßige Anlage breiter Straßen für eine werdende Stadt als das allein Richtige und Würdige angesehen. Die erhöhten Herstellungs- und Unterhaltungskosten solcher Straßen und die damit verbundenen laufenden Abgaben führten aber wirtschaftlich dazu, diese Belastungen auf großes Hinterland verteilen zu wollen und tiefe Grundstücke zu schaffen.

Die Notwendigkeit, die großen Gelände durch Bebauung zum Ertrag zu bringen, erzwang dann das fünfgeschossige Haus an der Straße und die Ausnutzung durch Hinterhäuser. So wurde das durch breite Straßen zur Herrschaft gebrachte System tiefer Blockteilung die Ursache der vielbeklagten Wohndichtigkeit in Mietskasernen. Baublöcke sollten nicht mehr als 50—60 m Tiefe erhalten, um licht- und lufthindernde Quergebäude unmöglich zu machen und die Errichtung von Nebengebäuden einzuschränken. Dasververbreitete Unwesen der Mietskaserne ist einerseits die

Grundlage der ungebührlichen Preistreiberei in den Grundstückswerten, andererseits der Ausgangspunkt der hier gebotenen strengen baupolizeilichen Vorschriften, deren Härte dann schematisch auf das Einzelhaus übertragen wurde, und die Entwicklung des Privatwohnwesens in verhängnisvoller Weise beeinträchtigt hat.

Wenn die Berechnungen Eberstadts sich in der Wirklichkeit als zutreffend erweisen, so braucht der Erwerb des Eigenhauses freilich auch unter den gegebenen Verhältnissen kein Phantasiegebild zu bleiben. Professor Eberstadt, Goecke, Kuczynski und Weiß haben sich für die Wirtschaftlichkeit des Kleinhauses auch in Großstädten ausgesprochen und rechnerisch den Nachweis geführt, daß eine hohe Randbebauung an den umgebenden Straßen tiefer Blöcke mit Läden, Bureaus und anderen Geschäftsräumen und die Ausführung kleinerer Reihenhäuser an schmalsten Wohnstraßen im Innern dieses Bauviertels den gleichen Ertrag wie die übliche Ausschlachtung zu bringen vermögen. Voraussetzung ist, daß die einschlägigen Bauordnungen eine angemessene Abänderung erfahren.

In der ganzen Wohnfrage ist aber die Rücksicht auf die Wohlhabenden, die leichter in der Lage sind, ihren Wohnsitz nach den Vororten zu verlegen, weniger wichtig als die Fürsorge für die Hunderttausende des Arbeiterstandes, dessen Nähr- und Wehrkraft zu erhalten im eigensten Interesse des Landes liegt. Es ist eine gewaltige, aber unaufschiebbare Aufgabe der Gemeinden und der organisierten Fürsorge, diesen Teil der Bevölkerung vor der Entkräftung im Treiben der Großstadt zu schützen.

Selbst wenn es gelänge, die Mehrzahl der großen Industriezentren weiter nach außen zu verlegen, wird die Unterbringung der arbeitenden Bevölkerung in großen Miethausgruppen nie ganz zu vermeiden sein, da der Weg zwischen den von der inneren Stadt nicht völlig auszuschließenden Arbeitsstätten und der Wohnung zur Ersparung von Zeit und Kraft kurz sein muß. In solchen Massenwohnungen gesundheitlich befriedigende Verhältnisse zu schaffen, sind die Behörden sichtlich und auch erfolgreich bestrebt gewesen, und das zu erwartende Wohngesetz wird ihren Bestrebungen noch größeren Nachdruck verleihen. Aber das Freudlose einer solchen Zusammenschachtelung, das so deutlich dem Charakter des großstädtischen Arbeiters das Mißvergnügen aufprägt, kann erst behoben werden, wenn ihm durch schnelle und billige Verbindungen ein anmutigeres Wohnen außerhalb der Stadt ermöglicht wird, das ihm eine nähere Berührung mit der Natur verschafft. Auf jeden, der beim Einfahren in die Großstadt im Vorlande die auf weitem Gefilde ausgebreiteten Laubenkolonien erblickt, muß es Eindruck machen, wie sich hier in zum Teil kümmerlichster Form diese Anhänglichkeit an die Natur, der Wunsch, sich wenn auch auf kleinstem Raum unabhängig bewegen zu können, kundgibt. Es ist ein glücklicher Gedanke, solchen Gartenkolonien, die sich bis jetzt auf brachliegendem Spekulationsgebiet nur vorübergehend niederlassen konnten, eine bestimmte Dauer und Seßhaftigkeit dadurch zu verleihen, daß städtischer Besitz für längere Zeit hierfür zur Verfügung gestellt oder durch Zwischenverpachtung den Organisationen der Fürsorge überlassen wird.

In dem Gedankengang der kommunalen Wohnungsfürsorge sei besonders Ulm genannt, das schon im Jahre 1650 für die Unterbringung seiner Garnison das sogenannte Soldatendörfchen geschaffen hatte. Die Stadt begann bereits 1894 ihre zukunftsreiche städtische Bodenpolitik, als sie Gelände auf städtische Kosten erwarb, die es zum Bau von Kleinwohnhäusern behufs Eigenerwerb unter Beschränkung des Rechts des Wiederverkaufs durch Rückerwerbs-Sicherung zur Verfügung stellte. Es hat in den letzten 18 Jahren rund 550 ha für 7 Millionen erworben, davon aber 170 ha für 8 Millionen wieder veräußert.

Daß ein Eigentumsrecht, wenn es die Umstände gestatten, von den Bewohnern erworben werden kann, ist ethisch von größtem Gewicht. Eine Bremer sozialdemokratische Zeitung bekennt auch offenherzig, daß ein derartiges Eigentum die soziale Kampflust und Kampffähigkeit untergrabe. Das Wohnen unter eigenem Dach in naher Berührung mit der Natur stärkt Heimatliebe und Nationalgefühl. Die Anhäufung des unversöhnten Proletariats in Quergebäuden und Hinterhäusern der Großstadt bildet dagegen eine schwere Gefahr für den Staat. Die stete Umzugsbereitschaft der Großstadtbevölkerung hebt das Gefühl der Seßhaftigkeit auf, welches es in den Tagen der Gefahr natürlich macht, Haus und Hof mit dem eigenen Leben zu verteidigen.

Der grundlegende Gedanke bei der Planung von Arbeiter-Kleinwohnungen ist der, die einzelnen Familien zur Förderung des Sinnes für Häuslichkeit und Ordnung vollständig voneinander derartig zu trennen, daß sie über einen besonderen Eingang und gesonderte Benutzung der erforderlichen kleinen Nebenanlagen verfügen. Solche Ansiedelungen sind hauptsächlich in den nordwestlichen Industriebezirken Deutschlands in ständiger Zunahme begriffen. Verschiedene große industrielle Werke in Höchst, Delmenhorst, Völklingen, Darmstadt, namentlich in Essen, gründeten mit liebevoller Sorgfalt umfangreiche Wohnanlagen, und Baukünstler, wie Schmuhl, Metzendorff, Holch haben aus scheinbar bescheidenen Aufgaben hoch zu bewertende Kunstwerke geschaffen. (Schluß folgt.)

# DIE FORDERUNGEN DES STÄDTEBAUES BEI EISENBAHNANLAGEN.

Von Stadtbaurat KRAFFT (Regierungsbaumeister a. D.), Hamm (Westf.).

Vorwort.

Dem Wunsche des Herrn Verfassers, dem Abdrucke seines auf dem Kongresse für Städtewesen zu Düsseldorf gehaltenen Vortrages ein Begleitwort voranzuschicken, wird um so lieber entsprochen, als sich damit eine passende Gelegenheit bietet, den vielfachen Klagen Ausdruck zu verleihen, die dem Unterzeichneten als Berater von Stadt- und Landgemeinden in ihren Bebauungsplänen über die ungleiche

Verteilung der Kräfte zwischen der Gemeinde einerseits und der Eisenbahn andererseits zu Ohren gekommen sind. Die Eisenbahnen sind den Gemeinden gegenüber fast stets im Vorteil infolge des Übergewichtes, das dem Minister der öffentlichen Arbeiten, obwohl Chef der Staatsbahnverwaltung, die wieder mit der Staatsaufsicht über die Privatbahnen (auch Kleinbahnen) betraut ist, ein veraltetes Eisenbahngesetz gegeben hat.

Gestützt wird diese übermächtige Stellung noch dadurch, daß der Minister zugleich die oberste Wegepolizeibehörde bildet, die Wegebaupflichtigen also auch noch zu Wegeänderungen, die lediglich die Folge von Eisenbahnanlagen sind, zwingen kann. Wenn die Gemeinden nun eine Eisenbahn, Verbesserungs- oder Erweiterungsanlage der Eisenbahn usw. haben wollen, so ist die Schlußfolgerung gewöhnlich die: Ihr wollt eine Eisenbahn haben — schön, dann müßt ihr sie aber auch nehmen, wie wir sie für richtig (d. h. für uns am vorteilhaftesten) halten, denn das Staatsbahninteresse ist ein Teil der Gesamtstaatsinteressen und geht deshalb dem Gemeindeinteresse vor. Habt ihr aber weitergehende Wünsche, vielleicht eine andere Linienführung der Bahn oder eine andere Lage des Bahnhofes, eine Höherlegung der Bahn und damit eine zweite oder dritte Unterführung der Straßen usw., so wollen wir euch zwar entgegenkommen, doch nur gegen Bezahlung!

Dieser einseitige, aus dem Recht des Stärkeren hergeleitete Standpunkt macht die Verhandlungen meist schwierig, die Gemeinden wenig zu Opfern geneigt, die ohne Murren gebracht würden, wenn von vornherein den beiderseitigen Interessen gleichmäßig entsprechende Pläne aufgestellt würden. Auch das Gedeihen der Stadt liegt im Staatsinteresse. Die Eisenbahn ist heute das Verhängnis fast für jeden Bebauungsplan. Ganz abgesehen von dem Fall, daß man nicht weiß, wo sie hinkommt, oder welche Verlegungen bevorstehen usw., bilden nur zu oft eine rücksichtslose Durchschneidung des Geländes — man denke an die berüchtigten, von hohen Dämmen eingeschlossenen Eisenbahndreiecke — oder die Trennung einzelner Stadtteile durch Kreuzung der Straßen in Schienenhöhe, oft unüberwindliche Hindernisse für die Erweiterung der Stadt, wie fast jeder Wettbewerb, jede Bearbeitung eines Stadterweiterungsplanes beweisen. Unter diesen Umständen haben unter Führung des Magistrats der Stadt Hamm in Westfalen eine große Anzahl rheinischer und westfälischer Städte und Landgemeinden eine Eingabe an die beiden Häuser des Landtags gemacht, mit der bestimmt formulierten Bitte um Abänderung des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838. In erster Linie wird darin die Schaffung einer letzten richterlichen Zentralstelle, etwa als Landeseisenbahnamt, erbeten, in zweiter Linie die Ausgestaltung des Bezirksausschusses als einer unabhängigen ersten Amtsstelle zur Wahrung der Interessen Dritter, besonders der Gemeinden, und zu einer gerechten Kostenverteilung.

Im Osten des Staats liegt es nicht anders — drum kann dieser Eingabe nur nachdrücklichster Erfolg gewünscht werden.

Th. Goecke.

---

Der Wettbewerb um einen Bebauungsplan Groß-Berlin und der Düsseldorfer Wettbewerb haben — wenn es dieses Hinweises noch bedurft hätte — besonders eindringlich gezeigt, daß große städtebauliche Aufgaben mit Erfolg nur unter voller Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse, insbesondere derjenigen der Eisenbahnen, gelöst werden können, ja man kann sagen, daß Bebauungsplan und Eisenbahn auf Leben und Tod miteinander verkettet sind.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß den in starker Entwicklung begriffenen Gemeinden die bestehenden Eisenbahnanlagen oft nahezu unüberwindliche Schwierigkeiten bei Lösung ihrer städtebaulichen Aufgaben verursachen, und es lohnt sich daher, den Ursachen dieser Erscheinung nachzugehen und einen Weg künftiger Besserung zu suchen.

Das maßgebende Gesetz, unter dessen Herrschaft seit mehr als 70 Jahren in Preußen unsere Eisenbahnanlagen — Kleinbahnen ausgenommen — entstanden sind und noch heute entstehen, ist das Preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838.

Im Dezember 1835 wurde bekanntlich die erste Eisenbahnstrecke Nürnberg—Fürth eröffnet, und als das Eisenbahngesetz, das seinem ganzen Inhalt nach in der Hauptsache für Privatbahnen zugeschnitten ist, in Kraft trat, waren erst vier kleine Bahnstrecken in Betrieb. Bedenkt man ferner, daß das Gesetz in einer Zeit entstand, wo sowohl der Handelsminister als auch der General-Postmeister, letzterer unter Berufung auf seine schlecht besetzten Postkutschen, den Bau von Eisenbahnen durch den Staat bekämpften und selbst gegen jede Staatsbeihilfe waren, so müssen wichtige, dem Staat vorteilhafte Bestimmungen darin enthalten sein, die es zuwege gebracht haben, daß dieses alte Gesetz noch heute gültig ist.

Ehe diese Frage untersucht wird, werfen wir zweckmäßig einen Rückblick auf die Verhältnisse in der Zeit, in der die wichtigsten der noch heute vorhandenen Bahnanlagen entstanden. Damals waren die meisten Gemeinden froh, wenn sie eine Bahn erhielten — abgesehen von einigen ganz klugen, die jetzt an den damaligen Schwabenstreich nicht gern erinnert sein wollen. Man brauchte bei der Linienführung kaum Rücksicht zu nehmen auf die Wegeanlagen und kaum bekannte Bebauungspläne, der Bodenwert war gering. Mußten wirklich hin und wieder bestehende Wege aufgehoben oder mit Hilfe großer Umwege verlegt werden, so nahmen das die Gemeinden gern und willig in den Kauf. Es versteht sich von selbst, daß in der Regel die Bahnlinien und Bahnhöfe folgerichtig möglichst nahe an die damals kleinen Städte und Gemeinden herangelegt wurden. Leider ist gerade in unserem Industriebezirk beim Bau verschiedener Linien durch sich bekämpfende Privatgesellschaften — ich erwähne die Köln—Mindener und Köln—Hamburger Bahn, die Bergisch-Märkische und Westfälische Bahn — insofern sehr gesündigt worden, als die Aufsichtsbehörden wenig oder gar keine Rücksichtnahme der verschiedenen Linien und Bahnhöfe aufeinander forderten und die heute so bedauerliche und vermeidbare Geländedurchschneidung zuließ.

Diese Verhältnisse waren nicht nur vorherrschend bis in die siebziger Jahre, sie waren ganz ähnlich noch bis in die Zeit der achtziger Jahre. Mit dem gewaltigen Aufschwung des geeinten Deutschen Reiches und der ungeahnten Entwicklung vieler Gemeinwesen reckte und streckte sich auch das Schienennetz der Staatsbahn, das im Jahre 1871 rund 9000 km und im Jahre 1890 bereits 39000 km Bahnlänge aufwies.

Erst allmählich, als vielen Gemeinden das Wams zu eng geworden war, sah man mit Schrecken, wie sehr die

Eisenbahnlinien die Städte umklammert hielten. Nachdem gar der wachsende Verkehr begann, mit den Übergängen der Straßenzüge über die Bahngleise aufzuräumen und die hohen Bahndämme zur Regel geworden waren, war und ist es noch heute eine schwere Aufgabe, dem Verkehr durch die Eisenbahnbarrikaden hindurch nach den zu erschließenden Außengebieten Luft zu verschaffen. Es wäre unzutreffend, in betreff der jetzigen zum Teil sehr unerquicklichen Zustände ohne weiteres der Eisenbahnverwaltung die Schuld beizumessen; jene sind vielmehr zum weitaus größten Teil in der Entwicklung der Verhältnisse begründet, und die Eisenbahnverwaltung selbst kann meistens ihre Umbauten heute nur mit Aufwendung außerordentlich großer Mittel durchführen. Es wäre andererseits auch nicht richtig, den Gemeinden den Vorwurf der Kurzsichtigkeit zu machen, wenigstens was die alten Bahnanlagen anbelangt, in deren Bauabschnitt die künftigen Verhältnisse kaum vorausgesehen werden konnten. Anders verhält es sich bei den Neu- und Umbauten seit den achtziger und neunziger Jahren. Prüft man hier die Schuldfrage, so ergibt sich meist, daß entweder die Gemeinden tatsächlich ihre Interessen nicht genügend vertreten haben, oder daß es ihnen unmöglich war, ihre Forderungen durchzusetzen, und daß die Eisenbahnverwaltung aus Mangel an Verständnis für die städtebaulichen Aufgaben und zu Nutz und Frommen des fiskalischen Geldbeutels gar keine oder doch nur sehr geringe Rücksicht auf die gänzlich veränderten Verhältnisse der Gemeinwesen genommen hat.

Diesem Einwand wird von seiten der Eisenbahnverwaltung sicherlich sofort entgegen gehalten werden, daß die Rechte der Gemeinden durch das Gesetz durchaus gewahrt seien, und daß etwa erhobene, aber zurückgewiesene Einwendungen unberechtigt oder übertrieben gewesen seien.

Deshalb muß kurz, ehe ich dazu übergehe, an Hand einer Reihe von Beispielen aus unserer Industriegegend die Übelstände zu besprechen, das des öfteren erwähnte Eisenbahngesetz und das landespolizeiliche Prüfungsverfahren einer Kritik unterworfen werden, weil nur nach Kenntnis der maßgebenden Gesetzesbestimmungen der Laie in der Lage sein wird, das Zustandekommen so mancher beklagenswerter Bahnbauten zu beurteilen.

Das Eisenbahngesetz von 1838 gewährt einmal dem Konzessionar das Enteignungsrecht ohne weiteres mit der Erlangung einer Eisenbahnkonzession, für welches später die Bestimmungen des Gesetzes vom 11. Juni 1874 für den Umfang der ganzen Monarchie die nötigen Bestimmungen festsetzte und legt zum andernmal in die Hand des Arbeitsministers die Machtvollkommenheit, die Durchführung der Bahnlinien in allen Stadien zu genehmigen. Der maßgebende § 4 besagt wörtlich: „Die Genehmigung der Bahnlinien in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird dem Arbeitsministerium vorbehalten“ usw.

Hiernach spielt sich das Verfahren bei einem geplanten Neu- oder Umbau seitens der Staatseisenbahnverwaltung wie folgt ab:

1. Die zuständige Eisenbahndirektion legt nach erhaltenem Auftrage durch den Arbeitsminister diesem auf Grund der allgemeinen Vorarbeiten die Entwurfsstücke vor.
2. Der Arbeitsminister billigt die Entwürfe meist nach einigem Hin und Her zwischen ihm und der Eisenbahndirektion und ordnet, um demnächst die Geldmittel beim Abgeordnetenhaus anzufordern, die landespolizeiliche Prüfung der Pläne an.
3. Der Plan wird landespolizeilich geprüft und, um den Bestimmungen des Enteignungsgesetzes zu genügen, „vorläufig festgestellt“.

Hier greift nun schon der § 4 des Eisenbahngesetzes Platz, nach dem der Arbeitsminister ohne weiteres befugt ist, ein Machtwort zu sprechen, und den in seinem Auftrage von der zuständigen Eisenbahndirektion vorgelegten und von ihm bereits genehmigten Entwurf förmlich festzustellen.

Da das landespolizeiliche Prüfungsverfahren gesetzlich nicht geregelt ist, und der Minister mit Rücksicht auf seine große Verantwortung „das Machtwort der förmlichen Planfeststellung“ nicht ohne weiteres sprechen will, hat die Verwaltungspraxis diese Lücke ausgefüllt, und zwar derart, daß der Bauentwurf zunächst einem Prüfungsverfahren durch den Regierungspräsidenten unter Mitwirkung der Eisenbahndirektion unterworfen wird. Soweit die Gemeinden nicht schon bei der Entwurfsbearbeitung „gehört“ worden sind, und das ist leider höchst selten der Fall, haben sie nun mit den anderen Interessenten Gelegenheit, die offengelegten Pläne einzusehen und dagegen unter Umständen Einspruch zu erheben.

Nach der Planoffenlegung findet ein öffentlicher Termin zur Erörterung etwaiger Einsprüche vor Regierungskommissaren statt, und über die geäußerten Wünsche und Einsprüche wird dem Minister bei Vorlage der Pläne berichtet. Der Minister entscheidet nun auf Grund des § 4 selbständig in eigener Sache und stellt die vorher von ihm schon grundsätzlich gutgeheißenen Pläne „vorläufig fest“.

Wir haben also hier die bekannte eigentümliche Erscheinung, daß der Minister durch ein Machtwort in eigener Sache alle sonst zuständigen Instanzen für den von ihm beabsichtigten Bahnbau ausschalten kann, und daß alle Vorschriften über Verwaltungsstreitverfahren usw. außer Kraft gesetzt werden. Daß die Mitwirkung des Regierungspräsidenten bei dem geschilderten landespolizeilichen Vorspiel in praxi, sobald die Eisenbahnverwaltung widerspricht, wenig oder gar keine Bedeutung hat, selbst, wenn der zuständige Regierungspräsident sich in strittigen Fällen auf Seiten der Gemeinden stellt, dürfte nach Gesagtem wohl einleuchten. Welche Auffassung der Arbeitsminister übrigens über die Stellung und Aufgabe des Regierungspräsidenten hierbei hat, geht aus einem am 1. April 1911 im Landtag unwidersprochen mitgeteilten Fall hervor. Danach hatte ein Regierungspräsident die Interessen einer Gemeinde etwas scharf vertreten. Er wurde daraufhin von dem Herrn Arbeitsminister dahin belehrt, daß das Staatsinteresse sich in diesen Sachen immer mit dem Staatseisenbahninteresse decke, und daß er infolgedessen nicht etwa die Rechte der Gemeinden der Eisenbahn gegenüber wahrzunehmen habe!

Eine Korrektur der ministeriellen Entscheidung wäre an und für sich nur möglich in dem nunmehr unter Umständen einsetzenden Enteignungsverfahren.

4. Es folgt als erster Akt im Enteignungsverfahren die „förmliche oder endgültige Planfeststellung“. Die Eisenbahndirektion beantragt die förmliche Planfeststellung unter Vorlage eines Planes, aus dem die zu enteignenden Grundstücke genau ersichtlich sind, beim Regierungspräsidenten. Der Plan wird zum zweiten

Male öffentlich ausgelegt. Es kann wieder Einspruch erhoben werden, es findet wieder ein öffentlicher Verhandlungstermin statt, und die Sache geht an den Bezirksausschuß, der den Planfeststellungsbeschluß erläßt. Fühlt sich jemand durch diesen Beschluß benachteiligt, so steht ihm das Rechtsmittel der Beschwerde zu, aber wiederum nach den §§ 14 und 22 des Enteignungsgesetzes an den Arbeitsminister. Die dann einsetzende Enteignung kommt hier nicht weiter in betracht.

Man sieht also auch hier, daß letzten Endes stets einzig und allein der Arbeitsminister die entscheidende Instanz ist bei allen durch neue Bahnpläne etwa entstehenden städtebaulichen Streitigkeiten, und daß in der Tat das alte Gesetz dem Eisenbahnfiskus so vorteilhaft ist, daß er jeder Änderung entschieden widerspricht.

Wenn die schon oft ausgesprochene, bisher leider ohne Erfolg schon seit dem Jahre 1902 im Abgeordnetenhause erörterte Forderung einer Änderung dieser Sachlage bis heute noch nicht erfüllt worden ist, so führe ich dies darauf zurück, daß die Allgemeinheit und deren berufene Vertreter im Landtag bis jetzt noch nicht genügend aufgeklärt worden sind, welch wichtige städtebauliche Allgemeininteressen hier auf dem Spiele stehen.

Durch das Entgegenkommen einer Reihe von Gemeinden in unserem Industriebezirk bin ich in die Lage versetzt, an einigen Beispielen aus der Praxis zu zeigen, wie Städtebau und Eisenbahnbau aneinander geraten bzw. bei verständnisvollem Hand in Hand arbeiten beider Faktoren segenbringend wirken können.

Von den zahlreichen Beispielen aus der Praxis seien einige charakteristische an Hand der Pläne hier mitgeteilt.

1. Münster (Tafel 22 [folgt in der nächsten Nummer] Abb. 1).

Der Güterbahnhof ist von den Ferngleisen der Strecken Hamm—Emden und Wanne—Bremen vollständig eingeschlossen, das Anschlußgleis nach dem städtischen Hafen kreuzt die Personengleise im Niveau und gestattet aus Betriebsrücksichten keine Erweiterung des Verkehrs. Sieben Jahre lang mußte eine große unmittelbar am Bahnhof gelegene Getreidemühle bis zum Bau des Hafenanschlußgleises jährlich rund 70000 t mittels Fuhren zur Bahn bringen. Den Lagerplatzinhabern am Güterbahnhof wurde gekündigt, um die notwendigste Vergrößerung der Gütergleisanlagen vornehmen zu können, so daß nunmehr das Wirtschaftsleben der Stadt mangels jeder Möglichkeit, neue Bahnanschlüsse für Industrieansiedelung und den geplanten neuen Hafen (im Plan schraffiert) wegen der Kreuzung der Gütergleise mit den durchgehenden Ferngleisen in Schienengleiche zu erhalten, auf Kosten eisenbahnfiskalischer Interessen schwer geschädigt wird.

2. Herne (Tafel 22 Abb. 2—4).

Abb. 2 zeigt, wie durch den planlosen Bau von Bahnlinien (hier durch frühere sich bekämpfende Privatgesellschaften) die Entwickelung eines ganzen Stadtviertels völlig lahmgelegt werden kann.

Abb. 3 und 4 zeigen, wie selbst bei Neuanlagen, welche den städtischen Verkehrsinteressen keine Rechnung tragen, unhaltbare Zustände entstehen können. Während nämlich beim Bahnhofsumbau die alten Personengleise der Köln—Hamburger Bahn (a—b) hochgelegt werden, sollen neue Gütergleise derselben Strecke (c—d) die Cranger Straße in Schienengleiche kreuzen. Die Stadt kann der vertraglichen Verpflichtung zum Bau einer Straßenbahn, deren Kreuzung in Schienengleiche mit den Bahngleisen nicht gestattet wird, nicht nachkommen, wenn nicht nach dem Plan Abb. 3 entweder eine Parallelstraße mit Unterführungen gebaut oder nach Abb. 4 die Straßenbahn auf einem Ungetüm von Überführungsrampe über die neuen Gleise hinübergeführt wird. Beide Pläne sind eisenbahnseitig verworfen und die Stadt im ordentlichen Rechtswege mit ihrer Schadenersatzforderung abgewiesen worden. (Schluß folgt.)

# NEU EINGEGANGENE BÜCHER.

BAUORDNUNG UND BEBAUUNGSPLAN, IHRE BEDEUTUNG FÜR DIE GARTENSTADTBEWEGUNG. Vorträge, gehalten auf der Jahresversammlung der Deutschen Gartenstadtgesellschaft 1911. Preis 2,00 Mk. Renaissance-Verlag Robert Federn, Paris und Leipzig, Königstraße 35.

HEIMATSCHUTZ UND VERUNSTALTUNGSGESETZGEBUNG. Von Baurat Ochs, Berlin. Vortrag, gehalten in der Hauptversammlung 1911 der Sektion der Dachziegelfabrikanten, Berlin 1911. Druck von R. F. Funcke, Berlin O. 27, Blumenstraße 37.

Flugschriften der Zentralstelle für Volkswohlfahrt, Heft 6 1912. BAUBERATUNG UND BAUPOLIZEI. Eine Konferenz des Ausschusses für Bauberatung von Dr. J. Altenrath, Berlin mit einem Vorwort von Landesbaurat Prof. Th. Goecke, Berlin, Carl Heymanns Verlag. 1912. Preis 30 Pfg., 10 Expl. 2,50 Mk., 25 Expl. 5 Mk., 50 Expl. 8 Mk.

GEWERBEMUSEUM BREMEN. BERICHT ÜBER DAS JAHR 1911.

Abhandlungen aus dem Gebiet der Feuerversicherungswissenschaft. Herausgeber Dr. Wilh. Schaefer. Band 19. BRANDKATASTROPHEN UND BRANDSCHÄDEN IN DEN VEREINIGTEN STAATEN, DEREN URSACHEN UND WIRKUNGEN. Eine wirtschaftliche Studie von Ing. Michael J. Nagel. Hannover 1912. Verlag von Carl Brandes.

DIE WIENER (5.) JAHRESVERSAMMLUNG DES DEUTSCHEN WERKBUNDES vom 6. bis 9. Juni 1912. Bericht der Geschäftsstelle Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 36a.

BOLETIM DO MINISTERIA DA AGRICULTURA INDUSTRIA E COMMERCIO Publicado Pelo Serviço de' Informaçóes e Divulgaçãe) Anno 1— Março de 1912 No. 1 Republica dos Estados-Unidos do Brazil. Rio de Janeiro. Typographie do Servico de Estatistico. 1912.

MITTEILUNGEN DES LANDESVEREINS SÄCHSISCHER HEIMATSCHUTZ Dresden 1912, von Bedeutung für unsere Leser, Band 2, Heft 6: Bilder alter bergmännischer Kultur und Kunst aus Freiberg. — Wohnungsfürsorge. — Leuchtende Stunden, eine Reihe schöner Bücher, herausgegeben von Franz Goerke, — Etwas von der offenen Bauweise. — Geschäftliche Mitteilungen über den Landesverein. — Das Sturmunglück in Sehlis und das Pappdach. — Heft 7: Städtebau in alter und neuer Zeit. — Neue vorbildliche Bauten in Stadt und Land. — Schutz der Landschaften in Frankreich. — Das Haus im Grünen. — Heimatbuch der Vereinigung vogtländischer Schriftsteller und

Künstler, Plauen i. V. — Wegweiser uud Wegsäulen. — Sächsische Heimatschutzpostkarten. — Heft 8: Wohnungsfürsorge im Landesverein Sächsischer Heimatschutz. — Die Aufgaben der Zentralstelle für Wohnungsfürsorge. — Wie stellen sich die sächsischen Industriellen zur Arbeiterwohnungsfrage. — Wohnungsfürsorge und Heimatschutz. — Wohnungsfürsorgebestrebungen im Deutschen Reiche. — Sächsische Wohnnngsverhältnisse. — Ein Kleinwohnungstyp im Mehrfamilienhaus.

Friedrich Naumann. KUNST UND VOLKSWIRTSCHAFT. Vortrag, gehalten aut der 5. Jahresversammlung des Deutschen Werkbundes in Wien am 7. Juni 1912. Geschäftsstelle des Deutschen Werkbundes Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 36a. 1912.

RECHT UND VERWALTUNG DES HEIMATSCHUTZES IN BAYERN. Herausgegeben vom Bayerischen Verein für Volkskunst und Volkskunde in München. München 1912. Druck im Kommissionsverlag von Carl Schnell (Carl Aug. Seyfried & Comp.).

BERICHT ÜBER DIE VERWALTUNG DER RESIDENZSTADT POSEN für die Zeit vom 1. April 1911 bis 31. März 1912. Hofbuchdruckerei W. Decker & Co., Posen.

BERICHT DES INSTITUTS FÜR GEMEINWOHL ZU FRANKFURT a. M. über das sechste Geschäftsjahr 1911/12. Frankfurt a. M. Druck von C. Adelmann 1912.

ZUM NEUBAU DES KÖNIGLICHEN OPERNHAUSES ZU BERLIN. Eine neue Auffassung der Aufgabe von Rottmayer und Braunschweig, Architekten B. D. A. Als Manuskript gedruckt.

BAUORDNUNG DER STADT AACHEN. (Entwurf.) La Ruellesche Akzidenzdruckerei (Jos. Veterre) Aachen.

Im Verlage der ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH ist die zweite Auflage der Schrift „Die Rentabilitätsberechnung bei Bau- und Wohnungsgenossenschaften" von Dr. Franz Pauer, Ministerialsekretär im k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten, erschienen. Das Buch leistet den Baugenossenschaften bei der Aufstellung der Ertragsfähigkeit geplanter Wohnhäuser die besten Dienste. Seine Erläuterungen schließen sich an das Formular an, welches das Ministerium für öffentliche Arbeiten als Beleg für die Gesuche um Kredithilfe aus dem Wohnungsfürsorgefonds herausgegeben hat. Der Preis beträgt 1.— Kr.

# CHRONIK.

AUFLASSUNG DER PARISER BEFESTIGUNGSWERKE. Über die nach 27jährigen Verhandlungen zwischen dem Staate und der Stadt Paris erfolgte Einigung wegen der Überlassung der Befestigungen wird gemeldet: Die Stadtgemeinde zahlt für die durch die Auflassung der Befestigungen freiwerdenden Grundstücke und für das daran angrenzende Gelände, die sogenannte Militärzone, die zusammen rund 1200 ha umfassen, hundert Millionen an den Fiskus. 500 ha muß die Stadt für Parkanlagen und Spielplätze verwenden, 360 ha werden als Bauplätze verkauft werden. Das Kriegsministerium will diese Gelegenheit benutzen, um eine Anzahl Kasernen aus dem Innern von Paris nach der Peripherie oder in die unmittelbare Umgebung der Hauptstadt zu verlegen.

Der Vorstand der GEMEINNÜTZIGEN BAUGENOSSENSCHAFT IN BADEN-BADEN ist mit dem Stadtrat wegen Abtretung von städtischem Gelände am Herrenpfädel zum Zwecke der Erstellung von Arbeiterwohnungen unter Einräumung eines Erbbaurechtes in Unterhandlung getreten. Der Stadtrat hat sich grundsätzlich für die Sache ausgesprochen. Zunächst soll die Genossenschaft dem Stadtrat nähere Mitteilungen über ihre Absicht unter Vorlage eines Bebauungsplanes zukommen lassen. E.

In der Ohlsdorfer Straße zu Hamburg ist die Hanseatische Straßenbau-Gesellschaft m. b. H. mit der Verlegung von etwa 11000 qm Fahrbahndecke nach einem neuen Verfahren beschäftigt.

Seinem Wesen nach läßt sich dieser Belag am besten als BITUMEN-MAKADAM bezeichnen. Er besteht aus zwei Lagen, nämlich einer mit Bitumen getränkten Schotterdecke und einer dünneren, stark imprägnierten Splittdecke. Die Stärke beider Decken richtet sich nach der Schwere des Verkehrs, der über den Belag gehen wird.

Eine Betonunterlage ist nicht erforderlich, ja nicht einmal erwünscht. Mischung, Trocknung und Imprägnierung des Baumaterials erfolgt in einer fahrbaren Maschine auf der Straße selbst. Die Befestigung geschieht durch Einwalzen mittels einer leichten Straßendampfwalze, Die Decke erhärtet sehr schnell, so daß sie schon wenige Stunden nach der Fertigstellung ohne Gefahr der Beschädigung und ohne Nachteil für das Fußzeug der Betretenden begangen und befahren werden kann.

Am besten eignen sich für dieses Befestigungsverfahren alte Schotterstraßen; jedoch kann der Belag ebensogut auf jeder neuen Straßenpackung aufgebracht werden, falls sie festgewalzt ist.

Während gewöhnlicher Makadam nicht staubfrei ist und infolge der durch Wasser herbeigeführten Bindung des Baumaterials an Rissebildung und Frostbeschädigung krankt, Stampfasphalt zu teuer ist und außerdem bei feuchtem Wetter glatt und schlüpfrig wird, Holzpflaster sehr bald wellig und uneben wird und dabei unerschwinglich teuer ist, Gußasphalt und Teermakadam bei Hitze weich und bei Frost bröcklig werden und schwerem Verkehr nicht gewachsen sind, soll der Bitumen-Makadam stets elastisch bleiben, dabei hart, doch nie spröde, und niemals glatt und schlüpfrig werden, so daß er unter jahrelangem, schwerstem Verkehr die gleiche ebene Oberfläche zeigt.

Der Preis des Bitumen-Makadams bewegt sich je nach der durch den Verkehr bedingten Stärke der Decke zwischen 5,50 Mk. bis 6,50 Mk. für 1 qm. Ausbesserungen sollen schnell, ohne nennenswerte Kosten und ohne Spuren zu hinterlassen, vorgenommen werden können.

Im Laufe der letzten beiden Jahre sind in Süd-England, in Wales, in der näheren Umgebung von London und in London selbst nahezu 1/2 Million Quadratmeter nach diesem Verfahren verlegt worden, die sich bei jeder Witterung bewährt haben.

AKADEMIE FÜR KOMMUNALE VERWALTUNG IN DÜSSELDORF. An der Akademie für kommunale Verwaltung in Düsseldorf sind im Wintersemester 1912/13 83 Vollhörer immatrikuliert, während die mit der Akademie in Verbindung stehenden allgemeinen Vorlesungen der „Akademischen Kurse für allgemeine Fortbildung und Wirtschaftswissenschaften" 1396 Hörer zählen. In dem demnächst ablaufenden Kalenderjahr haben sich an der Akademie 44 Hörer der Diplomprüfung unterzogen, wovon 37 sie bestanden (2 mit „Auszeichnung", 12 mit „gut", 23 mit „ausreichend"). Eine Reihe von Hörern hat auf Grund der erfolgreichen Studien an der Akademie unmittelbar festbesoldete höhere Stellungen in kommunalen und industriellen Verwaltungen erlangt. Neuerdings sind der Akademie auch reiche Mittel zur Bereicherung ihrer wissenschaftlichen Hilfsmittel zur Verfügung gestellt; unter anderem wird ihr eine reichhaltige Modell- und Plansammlung für das Gebiet des Städtebauwesens angegliedert werden, welche nach ihrer demnächsten Fertigstellung dem Publikum allgemein zugänglich gemacht werden wird. Alle näheren Auskünfte erteilt die Leitung der Akademie, Düsseldorf, Bilker Allee 129 (städtische Flora).

Im Architekten-Verein sprach am Montag, den 20. v. Mts., Herr Magistratsbaurat Professor Stiehl über REISEEINDRÜCKE IN ENGLAND. Er schilderte unter Vorführung zahlreicher Lichtbilder London als eine durchaus nicht häßliche, sondern auch in seinen Straßenbildern an künstlerischen Anregungen reiche Stadt. Bestimmend für die Eindrücke des Landes ist auch die große Liebenswürdigkeit und frische Fröhlichkeit des Volkes, in dem noch ein gutes Teil des merry old England weiterlebt. Hohe Kultur zeigt sich in der bis in bescheidene Volksschichten hinein herrschenden Rücksichtnahme im Verkehrsleben und in der schonenden Pflege der heimischen Naturschönheiten, von deren weniger bekannten Reizen erlesene Proben gegeben wurden. Außer-

ordentlich reich an bemerkenswerten alten Bauten sind auch die mehr abseits gelegenen kleineren Provinzstädte. Sie bieten außer den großartigen alten Domkirchen alter Zeit, die zumeist noch ihre Kreuzgänge und Nebengebäude erhalten haben, malerische Straßenbilder in reicher Fülle Stadthäuser in sehr altertümlicher Fassung, dazu Bürgerhäuser vom 14. Jahrhundert an, eigenartige Stiftungen in den mittelalterlichen Hospitälern, sehr feine Grünanlagen in den sorgsam erhaltenen alten Kirchhöfen und Domfreiheiten. Auch die Formenwelt der Spätrenaissance hat hier im 18. Jahrhundert eine höchst bedeutsame vornehme Entwicklung über das früher anderwärts Geleistete hinaus erfahren, so daß manches an die wohlabgewogene Feinheit Messelscher Bauten erinnert, anderes als Hauptquelle und Vorbild für die sogenannte Empirekunst Norddeutschlands, besonders der Wasserkante, erscheint, die man bisher auf französischen Ursprung zurückzuführen geneigt war. Auch auf die bei uns noch wenig allgemein beachtete Gemeinschaft, die nicht nur in der Baukunst, sondern auch in Kultur und Sitte England mit den skandinavischen Ländern, auch mit Holland und Belgien, verbindet, bietet ein Besuch Englands anregende Ausblicke. Die auf frühe Selbständigkeit und Stärkung der Tatkraft gerichtete Kindererziehung und die weitgehende Vermeidung von polizeilicher Bevormundung erscheinen dem Vortragenden als wesentliche Wurzeln für die Gesundheit und Stärke des Volkes. Im übrigen sprach er sich, gerade aus der Hochschätzung des englischen Volkscharakters heraus, gegen alle äußerliche Engländerei lebhaft aus.

KUNDGEBUNG BETREFFEND DIE REFORM DER BAUORDNUNGEN. Die Zweite österreichische Wohnungskonferenz ist der Ansicht, daß im Interesse einer zweckmäßigen Wohnungsfürsorge die Abänderung der bestehenden Bauordnungen dringend erforderlich ist, und daß hierbei insbesondere folgende Hauptleitsätze zu berücksichtigen sind.

1. Alle Bestimmungen, welche sich auf die Überbaubarkeit der Grundstücke und den Bau von Wohngebäuden beziehen, sollen in weitgehender Weise derart abgestuft werden, daß den verschiedenen örtlichen Verhältnissen entsprochen werden kann. Es ist deshalb eine möglichst große Anzahl von Verbauungsarten mit Angabe der zulässigen Höhe der Gebäude, der Größe und Gestaltung der Hofräume und aller sonstigen Einzelbestimmungen in den Bauordnungen festzustellen; die zweckentsprechende Verteilung dieser Bauarten auf das Verbauungsgebiet ist gleichzeitig mit der Verfassung des Bebauungsplanes vorzunehmen.
2. Der Bau von niedrigen Kleinwohnungshäusern mit einer geringen Anzahl von Wohnungen an einer Stiege ist durch möglichst weitgehende von dem fallweisen Ermessen unabhängige Bauerleichterungen besonders zu begünstigen, wobei auf die Schaffung von ausreichenden Hausgärten bedacht zu nehmen ist.
3. Alle Bestimmungen, welche die Grundsätze für die Aufstellung und Durchführung von Bebauungsplänen und das Verfahren hierüber betreffen, sind in allen Bauordnungen zu regeln; insbesondere sollen möglichst weitgehende Bestimmungen über das Enteignungsrecht zugunsten der Gemeinden geschaffen werden.
4. Um in großen Städten und Industrieorten, die mit anderen Ortschaften in innigem örtlichen und wirtschaftlichen Zusammenhang stehen, eine zweckmäßige Wohnungs- und Verkehrspolitik zu ermöglichen, wäre das Institut von Bauzweckverbänden (Baukreisvertretungen) zu schaffen und die gesetzlichen Grundlagen hierfür festzulegen.

BAUBERATUNG UND BAUPOLIZEI. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 1. Oktober v. J. einen Erlaß an die Herren Oberpräsidenten gerichtet, in dem er diese ersucht, die beteiligten Stellen auf die Leitsätze und die Flugschrift hinzuweisen, die von dem bei der Zentralstelle für Volkswohlfahrt bestehenden Hauptausschuß für Bauberatung herausgegeben worden sind. Die beiden Druckstücke vertreten den Gedanken, daß die Baupolizeibehörden mehr als bisher Beraterinnen des bauenden Publikums werden müssen, und daß sich unter Umständen die Angliederung von Bauberatungsstellen an die Baupolizeibehörden empfiehlt. Unter allen Umständen wird aber ein verständnisvolles Hand in Hand arbeiten von Baupolizei und Bauberatung anzustreben sein. Es darf erwartet werden, daß diese Fragen nunmehr bei den in Frage kommenden Stellen einer eingehenden Erörterung unterzogen werden, und daß diese Erörterungen gegebenenfalls zu praktischen Maßnahmen auf diesem wichtigen Gebiete führen. Die Flugschrift ist in Carl Heymanns Verlag unter dem Titel „Bauberatung und Baupolizei“ erschienen und kann von dort zum Preise von 30 Pfg. bezogen werden. Die Leitsätze sind bei der Zentralstelle für Volkswohlfahrt, Berlin W 50, Augsburgerstr. 61, erhältlich.

KONFERENZ DES HAUPTAUSSCHUSSES FÜR BAUBERATUNG. Wie in früheren Jahren hat der bei der Zentralstelle für Volkswohlfahrt bestehende Hauptausschuß für Bauberatung auch in diesem Jahre eine Konferenz veranstaltet, auf der Fragen aus der Bewegung besprochen und die Forderung der Bauberatung in einem größeren Kreise erörtert worden sind. Zwei Fragen waren diesmal in den Vordergrund gestellt, die künstlerische Beeinflussung des städtischen Straßenbildes durch die Bauberatung, über die der Beigeordnete Schmidt, Essen, gesprochen hat, ferner die von Architekt Wagner, Bremen, zu behandelnde Frage, ob es nicht im Interesse der Geldgeber liegt, bei der Beleihung auch die technisch-wirtschaftliche und künstlerische Durchbildung der Entwürfe zu beachten und unter Umständen die Zurateziehung der Bauberatungsstellen seitens der Baulustigen zu empfehlen. In die Fragen der Organisation der Bauberatung und der Bauberatungspraxis haben zwei weitere Berichte hineingeleuchtet. Geheimer Baurat Prof. Goecke, Berlin, legte an dem Beispiel der Provinz Brandenburg dar, welche Probleme vorliegen und wie man sie organisatorisch bewältigen kann, während Dipl.-Ing. Jost, Stuttgart, die Tätigkeit der rühmlichst bekannten Kgl. Beratungsstelle für das Baugewerbe in Stuttgart in Wort und Bild vor Augen geführt hat. Die Vertreter aller Behörden, der kommunalen Verwaltungen, der Hochbauämter und Baupolizeiämter, Architekten und sonstige Interessenten haben sich zahlreich an den Verhandlungen beteiligt.

Die Rheinische Bauberatungsstelle plant in Verbindung mit dem Rheinischen Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz eine Ausstellung von Entwürfen und Zeichnungen sowie Photographien über MODERNE LADENEINBAUTEN IN ALTEN HÄUSERN. Die Ausstellung soll nicht nur eine Anregung für Architekten, sondern vor allem für die Kaufmannschaft sein und zeigen, wie es möglich ist, moderne Läden in alte Häuser einzubauen, ohne daß dadurch der kunstgeschichtliche Wert der Häuser beeinträchtigt wird. Einige Architektenvereine haben bereits ihre Mitwirkung zugesagt, um den überaus reichlichen Stoff aus Deutschlands Gauen, auch besonders aus den Rheinlanden, zu vermehren. Ebenso bekundet ein großer Teil der rheinischen Städte eine lebhafte Teilnahme für die Ausstellung, weil ihnen dadurch Gelegenheit gegeben wird, an Hand von Photographien zu zeigen, wie es möglich ist, alte historische Städtebilder von der Verunstaltung durch Ladeneinbauten und Reklameschilder zu bewahren. Die Ausstellung ist als Wanderausstellung gedacht und soll außer Düsseldorf noch in den Städten Trier, Cöln, Coblenz vorgezeigt werden. Voraussichtlich wird Herr Professor Högg, Dresden, bei der Eröffnung der Ausstellung über diesen Gegenstand sprechen.

Der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Heimatschutz beabsichtigt ferner in einer Flugschrift die besten Beispiele zu veröffentlichen. Die Zusammenstellung der Ausstellung liegt in den Händen des Herrn Regierungsbaumeister Stahl, des architektonischen Leiters der Rheinischen Bauberatungsstelle.

DÜSSELDORF. Ein technischer Beigeordneter als erster Beigeordneter. Die Stadtverordneten-Versammlung wählte in der Sitzung vom 7. v. Mts. zum ersten Beigeordneten den Königl. Baurat und Beigeordneten Geusen, welcher im Jahre 1901 zum technischen Beigeordneten der Stadt Düsseldorf gewählt wurde. Düsseldorf ist unseres Wissens die erste Großstadt, welche zum ersten Beigeordneten einen Techniker bestimmte.

Zur Vervollständigung des Berichtes über die STÄDTEBAU-AUSSTELLUNG IN DÜSSELDORF 1912 in No. 2 der Zeitschrift werden noch die Tafeln 20 und 21 beigefügt.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.




10. Jahrgang 1913 4. Heft




** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **





# EIN FORUM ZWISCHEN BRANDENBURGER TOR—SIEGESALLEE UND KÖNIGSPLATZ.

Von Geh. Archivrat, Professor F. WOLFF, Potsdam.

Die architektonischen und bildnerischen Anlagen vor dem Brandenburger Tor sind zu verschiedenen Zeiten entstanden, dienen jedoch alle einem Gedanken: der Erinnerung an große Zeiten und große Männer. Das 1793 fertiggestellte Brandenburger Tor mit seinem Viergespann der Viktoria ist nach der Rückkehr des Siegeswagens im Jahre 1814 und nach seiner Schmückung mit dem eisernen Kreuze ein Erinnerungsdenkmal der Kriege von 1813 bis 1815 geworden. Nach den Kriegen von 1864 und 1866 wurde das Siegesdenkmal auf dem Königsplatz errichtet, und da die Bauausführung bis in die siebziger Jahre dauerte, wurde sie auch der Erinnerung an diesen letzten großen Krieg von 1870/71 geweiht: „Das dankbare Vaterland dem siegreichen Heere“ steht an seinem Sockel. Der auf die Siegessäule führende Straßenzug wurde zu einer „Siegesallee“ und erhielt einen Ehrenschmuck, welcher „die Entwicklung der vaterländischen Geschichte von der Begründung der Mark Brandenburg bis zur Wiederaufrichtung des Reiches zeigt“. Dankbarkeit und Verehrung haben auf dem Königsplatz die Denkmäler von Bismarck, Roon und Moltke entstehen lassen. Alles, was hier geschaffen und aufgestellt ist, hat einen und denselben Gedanken, die Verherrlichung nationaler Größe zum Ruhme unseres Vaterlandes.

Aber dem gemeinsamen Gedanken fehlt die zusammenfassende architektonische Ausbildung — unübersichtlich liegt der Königsplatz da, jedes Denkmal steht für sich allein, er bildet kein gemeinsames Ganzes in sich noch mit seiner Umgebung; ohne architektonische Verbindung steht das Brandenburger Tor mit seinen davor aufgestellten Denkmälern allein und ohne Zusammenhang mit der Siegesallee und dem Königsplatz. Wenn es gelingt, diesen zugrunde liegenden Gedanken räumlich zusammenzufassen und auszubauen, so kann die Anlage zu einer der großartigsten Kundgebungen der Dankbarkeit des Volkes für seine Helden und großen Männer und der Macht und Größe des neuen Deutschen Reiches werden. Bei der Beschreibung eines Versuches der Ausbildung soll vom Brandenburger Tor, das den Eingang zu dem „Forum“ bildet, ausgegangen werden, ohne jedoch auf die Gestaltung des Pariser Platzes näher einzugehen. Nur das möge erwähnt sein, daß die nebenliegenden Strackschen Hallen erhalten bleiben müssen, und daß die Torgebäude, in denen in dem einen jetzt die

Torwache, in dem anderen öffentliche Geschäftsräume sich befinden, in offene Hallen umgewandelt werden können, um den Fußgängerverkehr in gerader Linie mit den Fußsteigen der Straße: Unter den Linden fortzuführen. Der Platz vor dem Brandenburger Tor bedarf in erster Linie einer Regelung und Ausbildung. Die als Abschlüsse des Tiergartens dienenden Schmuckanlagen müssen mit in das Gesamtbild hineingezogen werden. Hier ist zu versuchen, ob durch Ansteigen des Erdbodens von den Marmorbrüstungen bis zur Abschlußwand etwa um 1 m ein Herausheben der Statuen und des bildnerischen Schmuckes aus der Umgebung zu ermöglichen ist. Mehrbogige Toranlagen, die sich auf der einen Seite an diesen halbkreisförmigen Marmorschmuck und an der anderen Seite an das Brandenburger Tor angliedern, schließen rechts und links die Verkehrsstraßen ab. Offene Säulenhallen und geschlossene Wandelgänge mit Portalbauten und Kiosken bilden die Verbindung mit der Siegesallee und über diese hinaus bis zu der auf der Charlottenburger Chaussee zu errichtenden Abschlußanlage. So entsteht eine zusammenhängende Gesamtanlage in Form eines Kreuzes, bei dem die Siegesallee mit dem Siegesdenkmal den Hauptarm und die Charlottenburger Chaussee von Tor zu Tor den Querarm bildet.

Die Verbindung zwischen dem Brandenburger Tor und dem neu zu schaffenden Platz an der Avenue Kurfürstendamm-Alexanderplatz muß ein breiter Boulevard sein, der den Verkehr nach dem neuen Opernhaus am Platz aufzunehmen hat.

Der Abschluß der Anlage auf der Chaussee ist als eine mächtige Portalanlage gedacht, die den Anfang der Prachtstraße bis nach Döberitz bildet. Die Straße Unter den Linden ist über das Brandenburger Tor hin bis zu diesem Portal verlängert, und die Siegesallee und der Königsplatz ist in die Stadt hineingezogen. Seitlich schließt sich diese Anlage (auf der Charlottenburger Chaussee) in architektonischer Gliederung an die Siegesallee und an den Königsplatz an. So bildet das Brandenburger Tor, die Charlottenburger Chaussee, der Königsplatz und die Siegesallee eine einheitliche und im Geiste zusammengehörige Anlage.

Der Königsplatz selbst muß in seinen gärtnerischen Anlagen umgeschaffen werden, alle hohen Strauch- und Baumpartien, die die Übersichtlichkeit hindern, sind zu entfernen und durch Gartenanlagen zu ersetzen. Der Abschluß auf der Westseite ist für einen großen Bau — ein Pantheon — zur Ehrung und Erinnerung an die Kriege von 1813 bis 1815 an die Erhebung des preußischen Volkes und an die Errungenschaften des letzten Jahrhunderts frei zu halten. Auf der Rückseite der Siegessäule als Abschluß des Königsplatzes und im Anschluß an das Generalstabsgebäude ist eine Anlage zu schaffen, die den militärischen Bedürfnissen gewidmet ist. Der dem Generalstabsgebäude entsprechende Häuserblock zwischen der Roonstraße und der Hindersinstraße würde dem Kriegsministerium Raum geben, dessen Tage in der Leipziger Straße gezählt sind. Der zwischen beiden großen Gebäudegruppen liegende Platz — der Alsenplatz — würde für die Errichtung eines Kriegsmuseums geeignet sein, das alle technischen Hilfsmittel der Armee, der Flotte und des Luftschiffswesens in wissenschaftlicher Form vorführt. Das alte Zeughaus ist Ruhmeshalle geworden und der Entwicklung der Kriegsgeräte gewidmet; die kleinen Anfänge, auch die modernen, aufzunehmen zeigen die Unzulänglichkeit des Platzes. Vor diesem Museum würde auch das schon stehende Denkmal Roons am richtigen Platze sein. Säulenhallen vermitteln den Abschluß des Platzes. Aber diese letzten Vorschläge sind für diese Studie nebensächlicher Art, sie sollen uns zum Ausdruck bringen, daß der noch unbebaute Platz für Gebäude frei zu halten sei, deren Bestimmung die Gesamtanlage nicht zerstört. Der ganze Raum von dem Rolandsbrunnen bis zur Siegessäule, von dem Brandenburger Tor bis zum neuen Reichstor soll ein Forum der Erinnerung und Dankbarkeit für unsere Herrscher sein, die von brandenburgischen Markgrafen zu Deutschen Kaisern geworden, für unsere Helden und unsere großen Männer der Kunst, Wissenschaft und der Industrie, die unsere Größe und Macht geschaffen — ein Forum der Kaiserstadt des Deutschen Reiches.

# STAND UND ZIELE DER STÄDTEBAUKUNST.

## VORTRAG, GEHALTEN IN DER AKADEMIE FÜR KOMMUNALE VERWALTUNG ZU DÜSSELDORF.

Von Geh. Baurat Dr.-Ing. O. MARCH, Charlottenburg. (Schluß.)

Die Anzahl der Räume, die für die arbeitende Bevölkerung je nach der Kinderzahl und ihrer Geschlechtsverschiedenheit auf drei bis fünf zu bemessen ist, läßt sich unter Wahrung des gewählten, in seiner schlichten Bescheidenheit wohltuenden Baucharakters leicht vermehren, so daß dann die Wohnungen auch den höheren Ansprüchen des Mittelstandes vollständig zu genügen imstande sind. Baurat Weiß in Charlottenburg veröffentlichte kürzlich eine sorgfältige Übersicht der entstandenen Herstellungskosten solcher Einzelhäuser. Nach seinen Angaben betragen sie für Kleinwohnungen mit mindestens zwei Zimmern und Küche durchschnittlich 4900 Mk., für Mittelwohnungen mit drei Zimmern 8300 Mk. und für größere Wohnungen mit fünf Zimmern 18000 Mk. Das entspricht jährlichen Mieten von 250, 425 und 900 Mk. Der letztgenannte Betrag entspricht dem üblichen Mietaufwande unseres Mittelstandes. Bei der Bedeutung dieser Gesellschaftsschicht für unser nationales Leben kann ein Vergleich mit den entsprechenden Verhältnissen Englands von Belang sein, das durch Wohlstand und langen Frieden in der Wohnkultur einen erheblichen Vorsprung uns gegenüber gewonnen hat. Die Baukosten der bekannten englischen besseren dreigeschossigen Reihenhäuser betragen durchschnittlich nur 11—12000 Mk., obwohl sie meist aus acht Zimmer mit den erforderlichen Nebengelassen enthalten. Diese günstige Preisstellung erklärt sich aus der durch das Klima gestatteten leichteren Bauweise, aus der zum Teil fabrikmäßigen Lieferung einzelner Bauteile und

aus dem Gewohntsein der seefahrenden Nation, sich mit sehr bescheidenen kajütenartigen Abmessungen abzufinden, wenn im übrigen bei Anordnung und Ausnutzung der Räume alle Anforderungen der Zweckmäßigkeit peinlich erfüllt sind.

Die in solchem Hausorganismus streng durchgeführte Scheidung der geistigen und leiblichen Bedürfnisse, die völlige Trennung des Wohn- und Schlafgebiets, ist auch die Grundlage der stilisierten englischen Lebensführung. Diese zum System gebrachte Wohnweise erzieht zu dem geschlossenen Auftreten englischer Persönlichkeiten, deren gelegentliche Bespöttelung im Grunde der Ausfluß unserer stillschweigenden Anerkennung ist.

„As the homes so the people“ ist ein in England viel zitiertes Sprichwort, „wie das Wohnen, so das Volk“. Den Deutschen läßt die alte Nomadennatur nicht los. In manchen Kreisen wird der Umzug fast zum Sport. Auf jeden Berliner Hausstand kommt alle vier Jahre ein Wohnungswechsel. In meiner Vaterstadt Charlottenburg ist festgestellt, daß seit den 70er Jahren von den jetzt über 300000 Einwohnern nur 700 Personen ständig dort ihren Wohnsitz behalten haben.

Man kann es nur als philiströsen Mangel an Wohnkultur bezeichnen, wenn die Mehrheit noch immer ohne zwingende Gründe auf der schlechten Wohnsitte beharrt, sich mit sogenannten Mietsetagen zufrieden zu geben. 90 vom Hundert der Bevölkerung wohnen in Mietshäusern. Der Mietskaserne würde der Lebensnerv unterbunden und der Städtebaukunst ein neues Lebenselement zugeführt werden, wenn sich der Verwilderung des früher einmal allgemeiner empfundenen Bedürfnisses, allein zu wohnen, Einhalt bieten ließe, und sich der Wunsch nach dem Einzelhause lebhafter zur Geltung brächte. Auch hier trifft der an dieser Stelle von Oberbürgermeister Adickes getane Ausspruch zu, daß es schwer ist, für eine uninteressierte Menschenklasse bessere Wohnverhältnisse zu schaffen.

Ist es nun unserer aller Überzeugung, daß der wahre Reichtum eines Landes in der körperlichen und geistigen Gesundheit seiner Bewohner besteht, so ist es auch Aufgabe der Behörden, neben der Regelung des Wohnwesens, neben Einführung zonenartig abgestufter Bauweisen und gestaffelter Baupolizeiordnungen leicht zugängliche umfangreiche Erholungsplätze zu schaffen. Da es sich hierbei auch darum handelt, unser Gewerbsleben leistungs- und konkurrenzfähig zu erhalten, werden selbst große gebrachte Opfer durch den Ertrag ausgeglichen werden. Man fordert daher öffentliche Gartenanlagen, die wenn möglich auf radialen Parkwegen in zehn Minuten von den Wohnstätten zu erreichen sind, Spielplätze in einer Zahl und einem Umfange, daß auf 1000 schulpflichtige Kinder 1 ha kommt, und verlangt nach dem Vorgange Wiens einen Wald- und Wiesenring in der äußersten Umgrenzung der Städte. Bereits sind Walderwerbungen in größerem Umfange von Düsseldorf, von Frankfurt am Main, von Straßburg, Freiburg vollzogen worden, und die Reichshauptstadt kämpft mit dem Fiskus zurzeit einen schweren Kampf, sich diese Wohltat zu erhalten.

Der Grundgedanke des Gesamtbebauungsplanes einer Stadt geht von der Dezentralisation aus, von dem Übergang der lockeren zur dichten Bebauung. Von dem offenen Land gelangt man durch den grünen Gürtel zum Weichbild der Stadt, an dessen Rande sich die großen Stadtparks, die Spiel- und Sportplätze, die Laubenkolonien, die Exerzierplätze und Friedhöfe befinden. Man durchschreitet die Landhausansiedelungen mit ihren Villen, die Vororte mit ihrer gemischten Bebauung und betritt schließlich die eigentliche Stadt, deren Mitte sich zum Mittelpunkt des Handels und Geschäftsverkehrs verdichtet. Hier sammelt sich der Großhandel mit seinen Kontor- und Bankbetrieben, und zieht ein Ladengeschäft das andere nach sich.

Die gesteigerten Mieten und die Beunruhigung durch den Verkehr veranlassen dann die Bevölkerung, ihre Wohnungen dort aufzugeben, um das Gebiet ganz der wirtschaftlichen Ausnutzung zu überlassen. Der auf London zurückgreifende Begriff der City-Bildung stützt sich auf diese Tatsache, die dort zur völligen Verödung der Häuser außerhalb der Geschäftszeit geführt hat. Eine solche Rückläufigkeit der Bevölkerungsziffern des Stadtkerns macht sich in allen Großstädten bemerkbar. Berlin-Mitte hat nach der letzten Volkszählung 70000 Einwohner an die Vororte abgegeben und die Altstadt Leipzig seit 1870 mehr als die Hälfte seiner Bewohner zum Auszug veranlaßt. Dieser Vorgang begründet dann auch eine grundsätzliche Zulässigkeit größerer Baudichtigkeit in diesen Stadtteilen, da ausschließlicher Geschäftsbezirk nur für die Dauer der Arbeitstätigkeit, nur für $^1/_3$ des Tages, zur Benutzung gelangt. Es ist nur eine Frage der Zeit, daß man hier für die Hochbebauung größere Freiheiten zuläßt, als ihr sonst zugestanden werden kann.

In der Zone zwischen diesem Mittelpunkt des Handels und den Wohnbezirken liegt das Hauptschaffensgebiet des künstlerischen Gestalters oder Umgestalters der Stadt. Hier ist das Arbeitsfeld der gewaltigen Geisteskräfte der Großstadt, auf dem die staatlichen und kommunalen Verwaltungen ihre Unterkunft finden müssen. Hier hat das stolze Selbstbewußtsein des Gemeinwesens und des Staates in der Anordnung der Straßen und Plätze, in der Lage und Gestaltung der Monumentalbauten zum Ausdruck zu kommen. Haben die Bauten der Kleinwohnung und des Landhauses in der offenen Bebauung ihre Meister bereits gefunden, so sind die künstlerischen Aufgaben, die die geschlossene Städtebaukunst stellt, bisher noch nicht gelöst worden.

Daß der geistige Aufschwung des Volkes selbständig jemals zu solchen gigantischen baulichen Äußerungen gelangen wird, wie sie dem selbstherrlichen Leo X., Ludwig XIV., August dem Starken, Friedrich dem Großen zu verdanken sind, wird man sich in unserer von sozialen und politischen Problemen schwer belasteten Zeit schwer vorstellen können. An Stelle des Einzelwillens ist der Gesamtwille getreten. Bis heute gelang es nicht, die schöpferische Baugesinnung eines aufgeklärten Despotismus durch eine städtebauliche Zentrale der Steinschen Städteordnung zu ersetzen. Bei der Fülle der ungesäumt zu erfüllenden wirtschaftlichen, sozialen und gesundheitlichen Aufgaben sind die künstlerischen Überlegungen in den Hintergrund getreten, und bei der fehlenden Gemeinsamkeit einer staatlichen und kommunalen Baupolitik geriet die großstädtische Bauunternehmung in die Abhängigkeit der Bodenspekulanten.

Die Kunst des Städtebaues ist nichts weniger als eine Ästhetenangelegenheit. Sie beruht in gleichem Grade auf höchster Zweckmäßigkeit, auf Überlegung und Erfahrung wie auf künstlerischer Empfindung und Takt. Bisher lag die Befriedigung der zivilisatorischen Forderung des Verkehrs und der gesunderen Lebensführung ausschließlich in den Händen des Ingenieurs; an Stelle seiner Alleinherrschaft

muß aber nunmehr eine gemeinsame Wirksamkeit mit dem Städtebaukünstler treten. Ihr erstes gemeinsames Werk, das allem anderen voranzugehen hat, sei für große und kleine Gemeinwesen die Aufstellung eines allgemeinen Grundplanes. Dabei denke ich nicht an Idealpläne, wie sie Burnham für Chicago im vorigen Jahre hier ausgestellt hat, und die wohl mehr zum Zwecke der Werbung das durch übertriebene Maßstäbe leicht entzündliche Selbstgefühl seiner Landsleute reizen sollten. Ein solcher allgemeiner Grundplan kann der künftigen Bebauung nur in großen Zügen die Wege weisen, denn eine Stadt wächst unter den Händen der verschieden geartetsten Erbauer erst nach und nach. Soll aber ein in dem Bebauungsplan gedachtes schönes Stadtbild wirklich erstehen, so muß die Ausfüllung des gegebenen Rahmens durch die zu errichtenden Bauwerke notwendig einer angemessenen Überwachung unterliegen. Es hat sich dabei als zweckmäßig erwiesen, der stadtbauenden Zentrale auch die Befugnisse der Baupolizei zu erteilen. Da der weitaus überwiegende Teil der Bauten einer Stadt in privaten Händen liegt, kann hierdurch am erfolgreichsten auf die Besitzer ein Zwang ausgeübt werden, die Erscheinung ihrer Häuser der Gesamtwirkung unterzuordnen.

Den gewaltigen Geistesströmungen der Großstadt in einer eigenartigen Stadtbildung plastischen Ausdruck zu geben, ist wohl die höchste Aufgabe, die einem Künstler überhaupt gestellt werden kann. Sein Stoff, über den er dabei verfügt, sind die Straßen und Plätze, die öffentlichen Gebäude, die natürlichen und künstlichen Wasserwege und die Grünanlagen. Dem Künstler liegt es ob, den Rhythmus zwischen Straßen und Plätzen mit Einfügung von Grünflächen und Wasserwegen festzulegen, den Gebäuden des Kultus, der Verwaltung und der Repräsentation durch ihre Stellung zum charakteristischen Eindruck zu verhelfen.

Man hat treffend eine Stadtanlage mit einem gut gegliederten Grundriß einer Wohnung verglichen. Die Straßen sind die Gänge, die Plätze vertreten die verschieden gestalteten Zimmer. Zuerst suchte man an unseren alten vortrefflichen Stadtbildern Anlehnung zu finden und hat im Planen winkliger Plätze und gekrümmter Straßen romantischen Neigungen übertriebenen Raum gegeben. Solche fast sentimentalen Anwandlungen sind indes bald wieder der verständigen Überlegung gewichen, daß die durch gerade Straßen bedingte rechteckige Blockform, die sich auch im Altertum bei der Aufteilung der groß, klar und planvoll angelegten Kolonialstädte und überraschenderweise auch bei neuen Stadtanlagen des Mittelalters, z. B. im südlichen Frankreich findet, die zweckmäßigste ist und sich wirtschaftlich als empfehlenswerteste Ausnutzung des Geländes empfiehlt. Geschwungene Straßen werden nur dann einen befriedigenden Eindruck hervorrufen, wenn ihre Kurven sich ersichtlich aus den örtlichen Bedingungen ergeben, sei es, daß das vorhandene Gelände in der gebogenen Wegform leichter zu überwinden ist, sei es, daß die ehrfürchtige Schonung irgendeines Monumentes, vielleicht nur die Erhaltung eines schönen Baumes, die Umgehung begreiflich und sympathisch macht.

Ganz besondere Sorgfalt wird in den Bebauungsplänen erklärlicherweise der Lage und der Ausbildung der Plätze zuzuwenden sein. Jeder, der nach dem geschäftigen Durcheilen langgestreckter Straßenlinien einen glücklich gegliederten Platz mit der richtigen Einstellung der Monumentalbauten kreuzt, muß hier die Ablenkung seiner betriebsamen Gedanken als wohltuende Befreiung empfinden, wenn er sich auch nicht ausdrücklich Rechenschaft darüber zu geben pflegt. Daß der Platz möglichst vom durchgehenden Verkehr befreit bleiben muß, ist eine Forderung, deren Erfüllung sich von selbst ergab, als er noch dem Marktverkehr oder dem Zwecke öffentlicher Versammlungen zu dienen hatte. Aber auch ästhetisch ist noch heute, wo ihm mehr die praktische Aufgabe eines Luftsammlers zufällt, die ungeteilte Erhaltung seiner Fläche erwünscht als rhythmische Flächenunterbrechung der Straßen. Diese ästhetische Aufgabe wird er zumeist besser erfüllen, wenn man ihm seinen Charakter als reinen Architekturplatz beläßt und ihn nicht durch Bepflanzungen unterteilt. Es beginnt sich ein neuzeitlicher großstädtisch empfindender Raumsinn zu regen, der in erster Linie eine räumliche Geschlossenheit der Hauswandungen in Straße und Platz verlangt. Ein Idyll paßt nicht in die Großstadtkunst. Geschlossene Gartenplätze mit größerem Flächeninhalt werden besser an Stellen anzuordnen sein, die an sich schon durch ihre Lage vor dem unruhigen Straßenverkehr geschützt sind. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die grünen Flächen wirklich zum Tummeln benutzbar und nicht nur von Spazierwegen aus zu betrachten sind. Der moderne Mensch geht nicht mehr spazieren.

Soll die Wechselwirkung von Platz und Straße zum richtigen Ausdruck kommen, so müssen die Schauseiten der Straßenhäuser bis zu einer gewissen Grenze eine gleichförmige Architektur zeigen. Das Mietshaus, dessen Charakter eigentlich in der Charakterlosigkeit besteht, kann überhaupt keinen Anspruch auf besondere Individualisierung erheben. Ganz soll dem deutschen Volke seine Lust am Verzieren keineswegs verleidet werden und ich rede nicht der architektonischen Naturburschen-Einfachheit das Wort, mit der die Mode heute kokettiert. Aber von dem demokratischen Zug unserer ganzen modernen Entwicklung ist doch zu erwarten, daß wachsende Besonnenheit und Sachlichkeit zu einer zurückhaltenderen Schlichtheit der Straßenwandungen führen werden zugunsten der monumentalen öffentlichen Architekturen, die im Stadtbilde gegensätzlich wie Edelsteine in einer einfachen Schmuckfassung wirken müssen. Hauptsächlich ist in den Straßen auf möglichst gleiche Höhe der Hauptgesimse und auf Verwandtschaft der Dachformen zu halten. Welche großartigen Wirkungen sich aus dem Festhalten an diesem Grundsatze ergeben, zeigen die prächtigen Anlagen der Renaissance und des Barocks. Brinckmanns vortreffliche Schriften: „Platz und Monument“, „Französische Stadtkunst des Barock“ geben nicht nur dem Städtebaukünstler dankbare Anregungen, sondern schärfen auch jedem Besucher der besprochenen Kunststätten das Auge zur Erhöhung eigenen künstlerischen Reisegenusses.

Es war früher bereits gesagt, daß bei Landstädten sich die Überlegungen, die der großstädtischen Bauentwicklung zugrunde liegen, im kleinen wiederholen. Hier wird den einfacheren Planbedingungen und dem überlieferten Ortsbilde am besten ihre natürliche Entwicklung zu lassen sein. Man wird zu beachten haben, daß die schlichte Natürlichkeit der überkommenen Bauweise vor unbescheidenen Eindringlingen bewahrt bleibt. Fast berüchtigt sind in dieser Beziehung die neuen Bahnhofstraßen, die es mit ihrer Großtuerei darauf abgesehen zu haben scheinen, dem Eintretenden die Freude an der heimlichen Poesie des Vorhandenen von vornherein zu stören.

Daß die Städtebaubewegung eine so erstaunliche Ent-

wicklung nehmen konnte, liegt in der Erkenntnis, daß das Wohl des Einzelnen vom Gemeinwohl nicht zu trennen ist. Sie wird aber auch genährt durch ein vom Volke unbestimmt empfundenes Kunstbedürfnis. Das Volk hat nur geringe Teilnahme für die Kunst, die sich jetzt in Museen und Privathäusern, dem Luxus dienend, versteckt. Es wünscht die öffentlichen Mittel zu Kunstgebilden verwendet zu sehen, die der Allgemeinheit zugänglich sind. Hierfür genügt die wachsende Zahl der Denkmäler nicht. Wohl aber bietet der schöne Organismus einer Stadt die Gelegenheit, wahrhaft volkstümliche Kunst zu zeigen. Camillo Sitte nennt den Städtebau eine echte große Volkskunst.

Von der glücklichen Entwicklung unserer Städte hängt, wie sich die Verhältnisse gestaltet haben, das Geschick unseres Vaterlandes ab. Daraus entnehmen die Kommunen die Pflicht, sich an der Wohnungsfrage zu beteiligen, deren Lösung wohl die wichtigste Kulturaufgabe ist, die uns unsere Zeit stellt. Zur Erhaltung unserer Volkskraft gilt eine Wohnpolitik als unentbehrlich, die umfangreiches Gelände zur freien Verfügung der Stadt erwirbt, um die Bevölkerung der Verelendung durch die städtische Wohnweise entziehen zu können. Die Städtebaukunst steckt sich aber auch das hohe Ziel, den Bewohnern durch die Kunst die Bedingungen eines heiteren Daseins zu verschaffen. Ein alter Spruch sagt: Wer schaffen will, muß fröhlich sein.

Die Pflege des Gemeindewohles ist aus den Händen des Souveräns auf die Allgemeinheit übergegangen. Bilden nun auch die Orders der Könige nicht mehr die schöpferisch treibende Kraft in der Entwicklung der Städte, so stehe doch leuchtend über allen Gemeindeberatungen das Wort des großen Friedrich:

„Initiative ist eine königliche Eigenschaft.“

# DIE FORDERUNGEN DES STÄDTEBAUES BEI EISENBAHNANLAGEN.

Von Stadtbaurat KRAFFT (Regierungsbaumeister a. D.), Hamm (Westf.). (Schluß.)

3. Schwelm (Tafel 23, Abb. 5a und b).

Ein Beispiel, wie wirtschaftliche Nachteile für eine Stadt und eine Verunstaltung des Landschaftsbildes durch eine verständige Planänderung seitens der Eisenbahn vermieden wurde. Beim Bau einer Verbindungsstrecke (a) durch das schöne Schwelmbachtal ist an Stelle des geplanten 14 m hohen Erddammes ein Viadukt getreten.

4. Hamm (Westf.) (Tafel 23, Abb. 6—8).

Abb. 6 zeigt, wie der Bahnhof die Stadt in eine westliche und östliche Hälfte trennt. Beim Bau der ersten Anlage waren die fünf punktiert gezeichneten Verkehrswege in Schienengleiche vorhanden. Beim ersten Bahnhofsumbau vor 20 Jahren wurden die Verkehrsverhältnisse wie folgt verschlechtert: zwei jener Übergänge wurden aufgehoben, die drei anderen sämtlich verlegt und durch Über- bzw. Unterführungen mit zum Teil langen Seitenwegen ersetzt.

Auf Abb. 7 ist zu ersehen, daß der bevorstehende Umbau die in Abb. 6 dargestellten jetzt bestehenden Verkehrsverhältnisse wiederum verschlechtern wollte:

Abgesehen von der Wiederherstellung der Bahnhofstraßenunterführung im alten geradlinigen Straßenzuge sollte ein Verkehrsweg mit 500 m Umweg durch eine für die Zuwegung zum Güterbahnhof erforderlich gewordene Unterführung geleitet werden. Den Einsprüchen der Stadt ist es, nachdem diese sich auch zum Bau einer neuen Straßenunterführung an der Lippe entschlossen hatte, gelungen, mit erheblichen Geldopfern eine Einigung zu erzielen.

Auf dem gleichen Plan sind noch die drei mit A, B und C bezeichneten Entwürfe einer neuen Personenzugstrecke nach Soest zu ersehen.

Plan A mußte verworfen werden, weil der hohe Bahndamm über die Anlagen einer Privatbahn ohne Einverständnis mit dieser beabsichtigt war und bei jedem Unterführungsbauwerk der kreuzenden Straßen infolge der dicht hinter den Bergwerken in gleicher Höhenlage verbleibenden Ruhr—Lippe-Kleinbahn sogenannte Menschenfallen entstanden wären.

Dann kam Plan B — d. h. die Linie wurde etwa 200 m südlich verschoben. Auch dieser mußte verworfen werden, weil er ohne Einverständnis mit der Stadt aufgestellt, den Bebauungsplan (soll umgearbeitet werden) völlig durchschnitt.

Schließlich kam der richtige Plan C zustande.

Abb. 8 zeigt die geplante Beseitigung des nördlichsten in Abb. 6 dargestellten Planüberganges. Da sich die Eisenbahn vorläufig weigert, die Bahnanlagen so zu ändern, daß der sehr bedeutende Verkehr von a nach g bzw. von a nach e wie früher auf geradem Wege geleitet werden kann, soll ihm der Umweg über b, c, d, e, f zugemutet werden.

Wenn auch diese Beispiele mehr oder minder sich als Sündenregister der Eisenbahnverwaltung darstellen — was auf den ersten Blick bei der sonst als ganz hervorragend anerkannten Verwaltung unserer Staatseisenbahnen befremden mag — so ist doch des Rätsels Lösung meines Erachtens sehr einfach.

Zunächst ist den meisten Entwurfsverfassern der Eisenbahnverwaltung der Städtebau und das gewaltige soziale Problem der Städte etwas ganz Fremdes; sodann geht dem Eisenbahner im Laufe der Jahre die altgeheiligte gesetzlich verbriefte Überlieferung, daß alle andere Interessen gegenüber der Eisenbahn untergeordnete sind, oder jedenfalls mit Hilfe des Gesetzes untergeordnet werden können, völlig in Fleisch und Blut über, und schließlich kann man es auch dem betreffenden höheren Beamten nicht verdenken, wenn er seinen Entwurf — der ja meist einen mehrjährigen Leidensweg zwischen Direktion und Ministerium durchwandert, bis er das Licht der Welt erblickt — lieb gewinnt und so lange und so gut verteidigt, wie es eben geht; weiß er doch, daß der Minister ihn so zur Ausführung bestimmt hat und voraussichtlich auch letzten Endes so entscheiden wird. Dazu noch die Finanzen. Rücksichtnahme auf den Städte-

bau geht selten ohne Mehrkosten ab, und da der alte Fiskus noch immer lebt — wie das geflügelte Wort besagt — und Geschäftsmann ist, sträubt er sich, so lange es geht.

Was muß und darf nun der moderne Städtebau demgegenüber fordern?

Zunächst Abänderung der gesetzlichen Bestimmungen und zwar in erster Linie des gänzlich veralteten § 4 des Eisenbahngesetzes, sowie der §§ 14 und 22 des Enteignungsgesetzes, soweit es sich um Anlagen des Staates handelt, und Hand in Hand damit eine gesetzliche Regelung des landespolizeilichen Prüfungsverfahrens.

Im Jahre 1911 gab die Staatsregierung dem jahrelangen Drängen im Abgeordnetenhaus zum erstenmal nach und legte einen Gesetzentwurf betr. die Abänderung des Eisenbahngesetzes vor. Das geschah aber erst, nachdem in den Kommissionsverhandlungen sich die Abgeordneten hatten bereit finden lassen, eine Änderung des § 4 nicht mehr wie früher zu fordern. Der Gesetzentwurf brachte deshalb auch so gut wie nichts. Zunächst sollte in einem neuen § 4a das landespolizeiliche Prüfungsverfahren entsprechend dem schon jetzt geltenden Usus gesetzlich geregelt werden. Dann sollte durch einen neuen § 14a als Fortschritt gegen früher für den Fall, daß im landespolizeilichen Prüfungsverfahren eine Einigung über erhobene Einwendungen nicht zustande kam, die Möglichkeit einer zweiten Vorprüfung durch den Bezirksausschuß geschaffen werden. Dieser sollte aber nicht entscheiden, sondern lediglich ein „Gutachten“ unter Zuziehung Sachverständiger abgeben. Schließlich sollten noch durch einen neuen § 14b Bestimmungen über die Tragung von Kosten bei einer Änderung von Bahnanlagen nach der Inbetriebnahme einer Bahn getroffen werden mit der Maßgabe, daß letztinstanzlich über die Kostenverteilung zu entscheiden haben: „Der Arbeitsminister, der Finanzminister und der Minister des Innern im Einvernehmen mit dem Bezirksausschuß“. Es würde zu weit führen, diese Abänderungsvorschläge hier einer Kritik zu unterziehen; es genügt festzustellen, daß der Minister danach nach wie vor Richter in eigener Sache bleiben würde und daß die Kommission eine Änderung lediglich derart vornahm, daß der Bezirksausschuß in der neuen Vorprüfung wenigstens entscheiden konnte.

Selbst hiergegen wandte sich der Arbeitsminister, obwohl er doch nach dem in Geltung bleibenden § 4 in letzter Instanz endgültig, d. h. gegebenenfalls auch gegen das Urteil des Bezirksausschusses entscheiden konnte.

Da der Gesetzentwurf im Jahre 1911 seine Erledigung nicht fand, ist er in diesem Jahre erneut in der alten Fassung vorgelegt worden und harrt nun seiner Erledigung.

Ich bin der Ansicht, daß es ja gewiß ein Fortschritt sein würde, wenn wenigstens in der Zwischeninstanz der Bezirksausschuß entscheiden könnte, weil anzunehmen ist, daß ein Urteil mehr beachtet wird als ein Gutachten, wie es sich der Minister gedacht hatte, ich bin aber der Ansicht, daß die alte Forderung einer Änderung des § 4 unbedingt aufrecht erhalten werden muß. Meiner Ansicht nach muß an Stelle der letztinstanzlichen Ministerialentscheidung, die leider in begreiflicher Absicht regierungsseitig auch bei dem zurzeit dem Landtag vorgelegten Wasserstraßen-Gesetzentwurf vorgesehen ist, unbedingt der Spruch einer besonderen, unabhängigen Zentralinstanz treten. Das ganze Verwaltungsstreitverfahren wäre zu umständlich und der Sache selbst daher nur hinderlich. Ebenso wie jetzt nach der Planoffenlegung in schnellem Verfahren der Minister den Plan landespolizeilich feststellt, muß dies in Zukunft eine unabhängige Zentralinstanz tun, in der neben Vertretern der beteiligten Ministerien auch unabhängige, anerkannte Fachleute auf dem Gebiete des Eisenbahn- und Städtebaus vertreten sind.

Für den Fall, daß dann erhobene Einsprüche letzten Endes von der Zentralinstanz als berechtigt anerkannt werden und dadurch eine Änderung oder gar völlige Umarbeitung des Entwurfs bedingt wird, muß diese eben erfolgen und das landespolizeiliche Prüfungsverfahren bis zur Vorlage neuer Pläne ausgesetzt werden. Die in der Zentralinstanz vertretenen Eisenbahn-Fachleute werden Gewähr dafür bieten, daß unzweckmäßige Änderungsvorschläge nicht weiter verfolgt, andererseits aber auch die Entwurfsänderung nicht mit Schlagworten wie „aus Gründen des Betriebes“ oder „mit Rücksicht auf die schwierigen Betriebsverhältnisse“ sowie „Gründen der Betriebssicherheit“ usw. bekämpft wird.

Erst wenn der Entwurf in solchem Verfahren landespolizeilich genehmigt ist, darf er meines Erachtens mit dem Antrag der Kostenbewilligung an den Landtag gehen. Dann sind die Abgeordneten eher in der Lage, ein Urteil zu fällen als jetzt. Sehr erwünscht wäre ferner, daß im Landtag und besonders in der ungemein wichtigen Eisenbahn-Budgetkommission endlich ein Eisenbahnfachmann seinen Einzug hielte. Es wird und kann den Abgeordneten nur erwünscht sein, wenn sie nicht nur die Vorträge der Regierungsvertreter, sondern auch die Ansicht unbeteiligter Sachverständiger hören können, ehe alljährlich die vielen Millionen bewilligt werden.

Angenommen selbst den Fall, das neue Verfahren verursache dem Eisenbahnfiskus mehr Kosten als seither — diese Mehrkosten dienen meines Erachtens der Allgemeinheit, dienen zur Lösung wichtiger sozialer Aufgaben, die nicht immer und immer wieder abgewälzt werden können auf die Gemeinden.

Erst wenn das erreicht ist, wenn Städtebau und Eisenbahnverwaltung als gleichberechtigte Faktoren anerkannt sind, wenn endlich die Aufgaben der Eisenbahnverwaltung mit etwas weiterem Gesichtskreis betrachtet werden, als demjenigen, der durch die eisenbahnfiskalischen Grenzpfähle umschrieben wird, können wir hoffen, daß unsere Forderungen Gehör finden. Welcher Art die sind? Die Beispiele haben Ihnen gezeigt, daß sie sehr mannigfaltiger Art sein können, und dennoch lassen sie sich unter einigen großen Gesichtspunkten zusammenfassen.

In erster Linie fordern wir Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

Die neuzeitlichen Verkehrsverhältnisse der Großstädte mit ihren ständig wachsenden Aufgaben in der Schaffung ausgedehnter gesunder Wohnviertel fordern ebenso Anpassung der Eisenbahnen an deren Sonderheiten wie der wachsende Verkehr der Klein- und Mittelstädte.

Ich erwähne nur die Schnellbahnen, Klein- und Straßenbahnen, Autostraßen und Verkehrsstraßen. Und wenn es sich, wie in den meisten Fällen, um Über- und Unterführungen handelt, muß gefordert werden, daß die Eisenbahnverwaltung endlich einsieht, daß die alten Abmessungen bei Neubauten keinen Maßstab für diese abgeben können, daß die Breite des neuen Bauwerks vielmehr so zu bemessen ist, daß sie dem jetzigen und dem in absehbarer Zeit zu erwartenden Verkehr genügt.

Es muß auch gefordert werden, daß die Eisenbahnverwaltung ohne Inanspruchnahme städtischer Mittel die Vorplätze der Personenbahnhöfe, soweit sie dem Eisenbahnverkehr dienen, so anlegt, daß diese zur Bewältigung des Verkehrs auch tatsächlich ausreichen. Pflicht und Sache der Gemeinden wird dann der geeignete Ausbau der Zufuhrstraßen sein.

In zweiter Linie fordern wir Rücksichtnahme auf städtebaulich und landschaftlich hervorragende Gegenden.

Was nutzt es uns, wenn wir in unseren Zonenbauordnungen fabrikfreie Bezirke schaffen — in denen hervorragende Städtebilder entstehen, die dann noch durch das Gesetz gegen Verunstaltung von Ortschaften ausdrücklich geschützt werden —, wenn da neue Bahnanlagen mit ihrem Lärm und Rauch mit rauher Hand eingreifen. Das gleiche gilt von landschaftlich hervorragenden Gegenden. Nicht daß etwa der Eisenbahnverkehr halt vor ihnen machte, sondern daß er sich den Verhältnissen anpaßt.

Was die Frage der architektonischen Gestaltung von Eisenbahnhochbauten und Brückenbauwerken anlangt, so muß anerkannt werden, daß in diesem Punkt seit einigen Jahren fast durchweg den billigerweise zu stellenden Ansprüchen genügt wird. Aber eine hübsche Fassade kann über die anderen Übelstände nun einmal doch nicht hinweg helfen.

Schließlich fordern wir noch Rücksicht auf die kommunalen wirtschaftlichen Verhältnisse.

Vermeidung ungünstiger Durchschneidung von Baublocks und Bebauungsplänen, die die wirtschaftliche Schädigung eines ganzen Stadtviertels zur Folge haben können.

Vermeidung ungünstiger, oft verlorener Steigungen bei Straßenanlagen, insbesondere für Zufuhrstraßen zu Güterbahnhöfen, wo der städtische Fuhrwerksverkehr an dauernden Mehrkosten oft das vielfache von dem aufwenden muß, was die Eisenbahnverwaltung für vermehrte Zugkosten bei entsprechenden Gleisanlagen leisten müßte.

Möglichste Vermeidung ungünstiger Lage von Bahnhöfen, insbesondere der Anlagen für den Güterverkehr.

Wollen wir es ganz allgemein fassen — denn das Gebiet ist zu groß und die Einzelfälle sind örtlich zu sehr verschieden voneinander — so wünschen und fordern wir Gleichberechtigung für den gesamten Städtebau mit dem Eisenbahnbau, richtige Einpassung neuer Bahnanlagen in die moderne Stadtanlage und durchgreifende Verbesserung unhaltbarer Verhältnisse bei den Umbauten!

Das wird und kann aber nur erreicht werden nach einer Änderung des Eisenbahngesetzes und zeitgemäßer Neuregelung des landespolizeilichen Prüfungsverfahrens und, wenn die Eisenbahnverwaltung es endlich über sich gewinnt, engste Fühlung zu nehmen mit den Gemeinden und sich zu gemeinsamer Arbeit mit diesen zur Lösung städtebaulicher Aufgaben im Allgemeininteresse entschließt.

Dies ist das Ziel, aufs innigste zu wünschen — aber auch aufs energischste zu fordern!

# BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE GOHLISER SCHLOSSWIESEN BEI LEIPZIG.

Von Stadtbauinspektor HANS STROBEL, Leipzig.

Das im Mittel 2 km vom Marktplatz der Stadt entfernte Gelände schließt sich nordöstlich der hier geregelten Pleiße an die ausgedehnten Wälder des Rosentales an und ist fast in der ganzen, auf dem Plane dargestellten Ausdehnung, wie das Rosental selbst, im Besitze der Stadt.

Das Gohliser Schlößchen — siehe Abb. a der Tafel 25 — ist mit seiner, wahrscheinlich durch Grenzverhältnisse bedingten, naiv symmetrischen und vollständig erhaltenen Gartenanlage das bemerkenswerteste Baudenkmal der Stadt aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Leider ist es an der Menckestraße durch Einrahmung mit viergeschossigen Mietkasernen erdrückt worden. Im neuen Plane ist der Übergang zur dreigeschossigen Bauweise innerhalb des nächstangebauten Hauses am Schlößchenweg gelöst.

Im alten Fluchtlinienplane (siehe Tafel 25, c) hat man die Verbindung zwischen den bestehenden Straßen Kickerlingsberg und Stallbaumstraße durch die übliche gerade Linie hergestellt. Abgesehen von dem eintönigen Bild, das dadurch entstanden wäre, würden die „Nordvorstädtischen Schreberanlagen“ in der Mitte durchgeschnitten worden sein, und es wären auch ungünstig geschnittene und zu kleine Baublöcke entstanden.

Mit Rücksicht auf die landschaftlich bevorzugte Lage des Geländes und die in der Nähe bereits vorhandene Bebauung mit vornehmen Villen und Einfamilien-Reihenhäusern lag es nahe, hier eine ähnliche Bauweise anzunehmen. In dem neuen Plane (Tafel 24), der inzwischen von den städtischen Kollegien genehmigt und auch teilweise bereits ausgeführt worden ist, wurde unter Rücksichtnahme auf die Schreberanlagen besonderer Wert auf die Ausbildung des Kickerlingsberges als eine Hangstraße mit Ausblick auf den Rosentalwald gelegt. Nach den Gärten hin ist sie durch eine Stützmauer in einfachen großen Formen abgefangen, in deren Mitte die zu breit angelegte Ehrensteinstraße in einer Bastei mit großem Baum und einer Bank rundherum ausklingen soll. Von dort aus bildet das Schlößchen mit seinem Kuppeltürmchen und der efeuüberwucherten Mauer den Abschluß der Hangstraße, während in umgekehrter Richtung das Doppelhaus an der Einmündung des Poetenweges einen angenehmen Zielpunkt bieten wird.

Dem Charakter des Schillerhains entsprechend, ist an der dortigen Straßenkreuzung eine einheitliche klassizistische Platzanlage geplant. (Siehe Tafel 26.) Die bei runden Plätzen erschwerte Orientierung ist durch Betonung des Mittelhauses und Öffnung nach dem Schillerhaine geklärt. Die architektonische Gestaltung sämtlicher Häuser hat die Stadt als Grundbesitzer in der Hand. Außer entsprechenden Klauseln in den Kaufverträgen sind darüber Bestimmungen in das Ortsgesetz aufgenommen worden. An der künftigen Pleißen-

brücke der über die Frankfurter Wiesen nach Leutzsch weitergeführten Springerstraße kann unter Ausnutzung des Höhenunterschiedes eine gute Betonung des Brückenkopfes dadurch entstehen, daß man die dort notwendigen Anlagen in der angedeuteten Weise vereinigt.

Abb. b der Tafel 25 stellt den Blick auf das Schlößchen aus der „Herrenallee“ dar, die mit sieben anderen Schneisen, die alle auf Türme orientiert sind, auf einen Punkt der ursprünglich streng symmetrisch angelegten Rosentalwiese mündet. August der Starke hat einmal die Absicht gehabt, sich an dieser Stelle ein Sommerschlößchen zu bauen. Jetzt steht dort eine Baumgruppe.

Ein Modell des ganzen Bebauungsplanes wird auf der Internationalen Bauausstellung, Leipzig 1913, ausgestellt sein.

# DER SCHUTZ KÜNSTLERISCH (UND GESCHICHTLICH) BEDEUTSAMER STRASSEN UND PLÄTZE IN ALT- UND NEUSTADT AUF GRUND DER VERUNSTALTUNGSGESETZE.

Von Gerichtsassessor F. LANDWEHR in Köln.

§ 2 des Preußischen Gesetzes gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden vom 15. Juli 1907 und dieselben oder ähnliche Bestimmungen in der entsprechenden Gesetzgebung der anderen deutschen Bundesstaaten geben die Möglichkeit, die Eigenart oder den Eindruck, den Bauwerke von geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung hervorrufen, dadurch zu erhalten, daß auch in der Umgebung dieser Gebäude Bauausführungen verhindert werden, die deren Eigenart oder ihren Eindruck beeinträchtigen würden. Diese Bestimmung entspricht der Erkenntnis, daß es im Regelfalle nicht Aufgabe der Denkmalpflege sein kann, einzelne geschichtlich oder künstlerisch bedeutsame Gebäude außerhalb ihres organischen Zusammenhangs mit der gleichgeschichtlichen oder gleichgestimmten Umgebung zu erhalten, sondern daß Gegenstand dieses Schutzes nicht nur das einzelne Werk als solches ist, sondern daß dessen Erhaltung im allgemeinen nur dann zweck- und sinnvoll ist, wenn die Wirkung nicht beeinträchtigt wird, die es im Stadt- oder Straßenbild tut. Und diese Wirkung ist abhängig von der Umgebung des Gebäudes, von welcher Rücksicht auf es verlangt werden muß und nach den erwähnten Gesetzen verlangt werden kann.

Für Straßen und Plätze von geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung haben diese Gesetze nach ihrem Wortlaut eine entsprechende Bestimmung nicht. Hier liegt jedoch dieselbe Erscheinung vor, denn eine Straße ist, künstlerisch betrachtet, kein aus einer Reihe von Blockwänden und einer Pflasterbahn eingeschlossener Luftraum, sie ist kein einzelnes für sich bestehendes und die Bedingungen seiner Wirkung ausschließlich in sich tragendes Ding, sondern sie ist nur ein Teil eines größeren Ganzen, dessen künstlerischer Gesamtwert ebenso auf den Beziehungen der einzelnen Teile zueinander beruht, wie hiervon die Wirkung jedes einzelnen Teils abhängig ist. Wobei der einzelne Teil wiederum die Gesetze seiner besonderen Erscheinung in sich trägt, d. h. in Beziehungen, die er in eigenartiger und ihm eigentümlicher Weise sichtbar macht.

Was hierunter zu verstehen ist, macht am besten der Vergleich einer Straße des 19. Jahrhunderts mit einer mittelalterlichen Straße klar. Während dort tausend Einzelwesen sich anmaßend spreizen und jedes nur den einen Wunsch zu haben scheint, die anderen zu überschreien, fügt sich hier das einzelne Haus dem Charakter der einzelnen Straße ein, bei der die Geschlossenheit der Wände und die Begrenzung des Blickes meist die Bedingungen für das Lebendigwerden des fortlaufenden Straßenraumes sind. Und diese Straßen vereinigen sich mit anderen so, daß ihr Wesen, ihre Geschlossenheit nicht leidet; sie senden Straßen ab, die sich ihrem Charakter anpassen; und der Ablauf ihrer räumlichen Entwicklung endet vielfach auf einem Platz, einem Ruhepunkt, dessen heimelig-traulichen Eindruck die Straßen dadurch wahren, daß sie nicht (wie bei den meisten Sternplätzen des 19. Jahrhunderts) Löcher in die Platzwände reißen. Sie lassen vielmehr bereits vor der Ausmündung das die Bewegung hemmende Moment des Platzes auf sich wirken, sie verlangsamen ihren Ablauf in einer Straßenkrümmung, die eine Schädigung des künstlerischen Eindrucks des Platzes durch die Straße und der Straße durch den Platz verhindert. Wenn also in einer Stadt, deren künstlerische Erscheinung auf der erwähnten Voraussetzung der geschlossenen Wände beruht, z. B. ein Platz in seiner künstlerischen Eigenart erhalten werden soll, dann kann dies nicht dadurch geschehen, daß nur von dem Bauen an diesem Platz ein bestimmtes Sicheinfügen und eine Unterordnung in und unter das Raumgefühl, auf dem der schönheitliche Wert des Platzes beruht, verlangt wird, sondern auch für die auf den Platz mündenden Straßen wird eine derartige Forderung erhoben werden müssen, so daß statt einer einzelnen Straße oder eines einzelnen Platzes ein System von Straßen und Plätzen in jedem einzelnen Fall der Gegenstand des Schutzes ist.

Die hier an dem Beispiel der gotischen Stadt dargelegte Notwendigkeit, die Beziehungen der künstlerisch bedeutsamen Straße zu den benachbarten Straßen und Plätzen vor Störung und Vernichtung zu bewahren, besteht in der gleichen Weise für alle künstlerisch wertvollen Städte, ob ihr künstlerischer Wert ein malerischer oder architektonischer ist, ob jene Beziehungen nun in Größenverhältnissen oder in farbigen oder perspektivischen Wirkungen zum Ausdruck kommen, ob die Stadt endlich aus römischer Zeit, dem Mittelalter, aus der Periode des Barocks oder aus den jüngsten Tagen stammt. Die künstlerischen Formen und

Formelemente der Straßen und Plätze dieser Städte sind naturgemäß durchaus verschieden, ebenso wie die Wirkungen und Beziehungen der einzelnen Glieder innerhalb der einzelnen Zeitabschnitte, wie in den einzelnen Städten stets andere sind. Denn wenn auch z. B. bei den mittelalterlichen Städten wenige Grundtypen immer wieder in einer ähnlichen Abwandelung erscheinen, so muß für die Regel doch jede Stadt als eine einzigartige, sich so niemals wiederholende Erscheinung angesehen werden, wobei bei der einen Stadt (oder bei einem Stadtteil), z. B. bei vielen der ostelbischen Kolonistenstädte die künstlerische Struktur aus dem Straßenplan abgelesen werden kann, während die das künstlerische Stadtbild formenden Elemente bei einer anderen lediglich im Aufbau liegen, z. B. in der einheitlichen Wirkung der Straßenfronten oder in dem Sich-in- und -zueinanderfügen der Dächer. Bald ist der Ablauf der Straßen nach öffentlichen Gebäuden und Kirchen gerichtet, bald ist es eine Bodenerhebung (ein beherrschender Hügel) oder eine Parkanlage oder ein Wasserlauf, die den Straßen ihre Richtung und ihren Rhythmus geben.

Aus diesen Erörterungen folgt ohne weiteres, daß ein allgemein gültiges Schema für die schutzbedürftigen Straßensysteme undenkbar ist, sondern daß jede Stadt, wie jedes Kunstwerk, die besonderen Gesetze ihrer Erscheinung in sich trägt. Soll das Kunstwerk, das Stadt- oder Straßenbild, also in seinem Wesen erhalten bleiben — und das ist doch bei dem Schutz künstlerisch (und auch historisch) bedeutsamer Straßen beabsichtigt — dann müssen diese besonderen Gesetze und die Wirkungswerte, auf denen Stadtplan und Aufbau beruhen, erkannt und Vorsorge getroffen werden, daß die Erscheinungen, aus denen diese Gesetze abgelesen werden, nicht verloren gehen.

Daß dies in den meisten Städten, in denen Ortsstatute auf Grund der Verunstaltungsgesetze erlassen worden sind, nicht geschehen ist, geht aus den Listen von Straßen hervor, denen diese Statute den Schutz des Gesetzes zuwenden. Hier wird oft aus einem ganzen Stadtviertel eine einzelne Straße herausgegriffen, ein Verfahren, das im Regelfall ebenso zwecklos ist wie die Erhaltung einzelner Bauwerke, eine Tätigkeit, von der Brinckmann (Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit, S. 58) mit Recht sagt, daß sie ihm vorkomme, „als wenn man in einem großen Garten einzelne Blumen unter Glasglocken stellt und die übrigen Anlagen von unverständigen Leuten zertreten läßt". Einen ähnlichen Fehler begehen die Statuten, die zwar ganze Straßenzüge schützen, aber die Seitenstraßen, eine Baumanlage, eine malerische Kirchenfassade oder ein beherrschendes Gebäude, kurz, irgendeines der Elemente, von denen die künstlerische Erscheinung der Straße ganz oder zum Teil abhängt, „von unverständigen Leuten zertreten lassen".

Zu diesen unglückseligen Straßenlisten hat wohl in erster Linie das Gesetz vom 15. Juli 1907 selbst geführt. Denn nach ihm kann das Ortsstatut seinen Schutz nicht einfach allen Straßen von geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung leihen, sondern die zu schützenden Straßen müssen bestimmt in ihm bezeichnet werden, und vom Schutz der Umgebung dieser Straßen ist nicht die Rede. Diese beiden Umstände haben, wie es scheint, zunächst zu der Auffassung Veranlassung gegeben, als ob erhöhte Rücksicht auf das künstlerisch bedeutsame Straßen- oder Stadtbild nur von Bauten verlangt werden könnte, die an den in den Ortsgesetzen bestimmt bezeichneten Straßen selbst errichtet werden, während die städtebaukünstlerischen Elemente, die in ihren Beziehungen zu der bestimmten Straße, deren schönheitlichen Wert überhaupt erst ausmachen, nicht geschützt werden könnten. Die Folge dieser Annahme sind jene Straßen-Totenlisten der Ortsstatute, die einen Teil der Straßen und Plätze zu einem künstlerischen Scheindasein verdammen, da sie ihnen Gesetze zur Erhaltung eines Eindrucks aufzwingen, den sie zu gleicher Zeit zerstören, indem sie zulassen, daß das geheimnisvolle Hin und Her von Schwingungen und Beziehungen vernichtet werden, die jenen Eindruck hervorrufen.

Diese Auslegung des § 2 ist kaum richtig, denn sonst wäre mit ihm allerdings nur sehr wenig gewonnen. Da der Zweck des Gesetzgebers doch nur der gewesen sein kann, jene Wirkungswerte, auf denen der künstlerische Eindruck einer Stadt beruht, zu erhalten, so muß das Gesetz auch unter diesem Gesichtswinkel ausgelegt werden. § 2 lautet: „Durch Ortsstatut kann für bestimmte Straßen und Plätze von geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung vorgeschrieben werden, daß die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung von Bauten und baulichen Änderungen zu versagen ist, wenn dadurch die Eigenart des Orts- oder Straßenbildes beeinträchtigt werden würde." Schutzgegenstand ist demnach die Eigenart eines Orts- oder Straßenbildes. Dies wird festgestellt durch die bestimmt bezeichnete Straße. Zu seinem Schutze kann die Ausführung beeinträchtigender Bauten verboten werden. Daß hiermit nur Gebäude an der bestimmt bezeichneten Straße gemeint seien, geht aus dem Gesetz nicht hervor. Dies würde auch dem Zweck des Gesetzes entgegen sein, da, wie oben ausgeführt, die Eigenart eines Straßenbildes eben sehr oft von Gebäuden oder Anlagen abhängig ist, die nicht an der in Betracht kommenden Straße liegen, und der Schutz der Eigenart der Straße zum größten Teil auf den Schutz jener Gebäude oder Anlagen beruht. Meines Erachtens umfaßt die Ausdrucksweise des Gesetzes alle für das Straßenbild städtebaukünstlerisch wertvollen Elemente, so daß das Gesetz in dieser Hinsicht durchaus genügt.

Die Ortsstatute haben einen zweiten Mangel in das Gesetz hineingetragen: Sie haben statt „bestimmte Straßen" „bestimmt genannte" gelesen, während doch nur „bestimmt bezeichnete" gemeint sein werden. Denn es muß doch genügen, wenn das Ortsstatut die zu schützenden Straßenbilder so deutlich macht, daß keine Rechtsunsicherheit entsteht. Die wird aber nicht dadurch allein vermieden, daß eine endlose Liste von Straßennamen das Ortsstatut zu einem dickleibigen, oft nur unter großen Schmerzen zur Welt zu bringenden Ungetüm macht. Allerdings wird die namentliche Aufführung einzelner Straßen nicht immer ganz zu umgehen sein, für die Regel wird aber die klare Einsicht in die künstlerischen Bestandteile des Stadtbildes jenen der Stadt oder einem bestimmten Stadtteil eigentümlichen Zusammenhang von künstlerisch (oder geschichtlich) bedeutsamen Straßen und Plätzen erkennen lassen, und die Möglichkeit gegeben sein, diesen Zusammenhang durch Bezeichnung seiner konstruktiven Elemente in dem Ortsstatut deutlich zu machen. Wie dies im einzelnen Falle zu geschehen hat, kann bei der erwähnten mannigfaltigen und verschiedenartigen Erscheinung des Kunstwerkes „Stadt" hier nur durch allgemeine Hinweise angedeutet werden. Die im folgenden gegebenen einzelnen Beispiele sollen daher nur einige oft wiederkehrende typische Ausgangspunkte feststellen, von denen aus das Gerippe schutzbedürftiger Straßensysteme

entwickelt werden kann. Hierfür kommen z. B. in betracht: die einzige durchgehende Straße, die alte Heerstraße und die sie mit den Kirch- und Marktplätzen oder dem Fluß verbindenden Straßen; zwei sich schneidende oder viele nach der Stadtmitte hindrängende Land- oder Torstraßen und ihre Verbindungen mit anderen wesentlichen Erscheinungen im Stadtbild; in den mittelalterlichen Städten das von Eberstadt sogenannte „Straßengerüst", jene Hauptstraßen, die die Stadt in Viertel aufteilen, wobei es zuweilen auch berechtigt ist, allen Straßen eines dieser Viertel den Schutz des Ortsstatuts zu leihen, wie dies z. B. in Hannover für die ganze Altstadt und in Frankfurt a. M. für Teile derselben geschehen ist. Oft wird man von den alten Wallringen oder Ringstraßen und ihren durchgehenden Verbindungen mit dem Stadtinnern oder mit dem Markt oder anderen Plätzen der Stadt auszugehen haben oder von sämtlichen Plätzen oder platzartigen Straßenerweiterungen und den sie verbindenden Straßenzügen. In vielen Fällen stellt ein Gebäude (Schloß oder Rathaus) oder eine Mehrzahl von Gebäuden (sämtliche Kirchen) das Rückgrat des Straßensystems dar, indem z. B. die Bilder aller der Straßen als künstlerisch wertvoll zu betrachten sind, die auf das Gebäude zuführen, oder die die vielen Gebäude miteinander verbinden, oder von denen aus die Gebäude gesehen werden können. Der hügelige Boden der Stadt in seinen Erhebungen und Tälern birgt ebenso die Stützpunkte für das künstlerisch wertvolle Straßennetz, wie dies in anderen Fällen ein neben der Stadt sich erhebender Berg tut, und alle die Straßen schutzbedürftig sind, die auf den Hügel zuführen, ihn konzentrisch umgeben, oder von denen aus er sichtbar ist. Oder ein Fluß ist die Achse des Systems von Straßen, das sich aus jenen zusammensetzt, die zu dem Fluß parallel laufen, und die ihn in bestimmter Weise mit dem Stadtinnern verbinden.

In vielen Fällen bedarf in jedem Stadtteil ein anderes System von Straßen des Schutzes des Gesetzes, und in großen und alten Städten werden oft in demselben Stadtteil die künstlerisch bedeutsamen Straßen nicht in ein einziges einheitliches System gefaßt werden können, so daß hier eine Mehrzahl sich überschneidender und unter sich in keinem inneren künstlerischen Zusammenhang stehender Straßennetze vor Verunstaltung geschützt werden muß. Trotzdem wird nach dem oben ausgeführten ein nach dieser Methode verfaßtes Ortsgesetz den städtebaukünstlerischen Bedürfnissen mehr entsprechen als die Statuten mit Straßenlisten. Vor diesen wird es aber auch gesetzestechnische Vorzüge haben, die vor allem in seiner Kürze und Übersichtlichkeit bestehen.

Der Brauch der Ortsstatute, die einzelnen Straßen namentlich aufzuführen, trägt nun endlich einen dritten Mangel in das Verunstaltungsgesetz hinein: die ganzen Neustädte dürfen verschandeln. Daß neu angelegte Straßen auch künstlerisch bedeutsam sein können, kann nicht in Zweifel gezogen werden. Wenn es nun auch theoretisch möglich ist, die neu angelegten Straßen sogleich in das Ortsstatut aufzunehmen, so werden sich dem doch in der Praxis gänzlich unüberwindliche partei-, wirtschafts- und kunstpolitische Schwierigkeiten entgegenstellen. Um ihnen zu entgehen, wird der auf der Grundlage vorhandener städtebaukünstlerisch bedeutsamer Straßenbilder oben entwickelte Gedanke des Schutzes von Straßensystemen Anwendung finden können. Man wird hierbei von folgender Überlegung ausgehen dürfen:

Der künstlerische Wert einer neuen Straße ist von Beziehungen abhängig, genau wie der einer alten. Solange sich die neue Straße nun an bebaute Stadtteile ohne Unterbrechung unmittelbar anschließt, werden die Beziehungen in der Hinordnung der neuen Straße zu den Straßen und Plätzen des betreffenden Stadtteils bestehen. Oder Naturerscheinungen (Fluß, Berg) oder weitragende Gebäude und die Art, wie die neue Straße sich zu ihnen fügt, wird ihre künstlerische Erscheinung bedingen. Sind diese Voraussetzungen aber nicht gegeben, dann kann nur der Bebauungsplan selbst eine Straße als künstlerisch wertvoll kennzeichnen; ob sie dies nun ist, durch den Charakter ihres Ablaufs, durch ihr Sich-in-Verbindung-Setzen mit den anderen Straßen, durch die Art, wie sie eine Geländeeigentümlichkeit künstlerisch gestaltet oder überwindet, oder durch irgendein anderes Moment, das aus dem Bebauungsplan abgelesen werden kann. Denn der Umstand verwickelt in diesen Fällen das städtebaukünstlerische Problem und verschiebt die oben gefundene ästhetische Wertung des Straßenbildes, daß hier zunächst vom Aufbau der Stadt ganz abgesehen werden und die künstlerische Bedeutsamkeit einer Straße lediglich in ihrer Erscheinung im Bebauungsplan gefunden werden muß. Wenn, wie dies eingangs erwähnt, allerdings oft auch bei bebauten Stadtgebieten der Fall ist, so tritt hier doch weiter eine Umkehrung der städtebaukünstlerischen Beziehungsschonung und -schaffung insofern ein, als z. B. das architektonische Element, von dem der Rhythmus des Straßenablaufs naturgemäß oft abhängig werden wird, erst dann in das Stadtbild eintritt, wenn an der Straße schon gebaut ist; so daß, wenn jenes architektonische Element eines Tages die künstlerischen Zungen des Straßenbildes lösen wird, es doch in der Art seiner Erscheinung der Sprache der schon entstandenen Straße entgegen kommen muß; es wird versuchen müssen, die vorhandenen Beziehungen im Straßenbild in einer höheren Einheit zusammenzufassen und sich harmonisch aus dem Hin und Her der Strebungen zu entwickeln, wenn es nicht ein Mißklang in dem Straßenbilde werden will. Hier erwachsen bei den Stadterweiterungen den Baukünstlern Aufgaben, die ein ebenso feines Gefühl für architektonische Unwägbarkeiten verlangen wie Neubauten in alten, gut erhaltenen Stadtteilen. Und hier können die Söhne die Sünden der Väter (und leider auch eigene) gutmachen.

Wenn nun eine neue Straße, die z. B. zu einem Platze hinführt, an dem ein großes Gebäude (Theater) vorgesehen ist, geschützt werden soll, so entsteht zunächst die Frage, mit welchem Zeitpunkt diese Straße überhaupt als Straße im Sinne des Gesetzes vom 15. Juli 1907 angesehen werden kann. Daß dies nicht schon dann angeht, wenn die Straße aktenmäßig in dem bei der städtischen Verwaltung beruhenden Bebauungsplan eingetragen ist, dürfte kaum in Frage gezogen werden können. Genügt es aber, wenn die Fluchtlinien der Straße dem preußischen Fluchtliniengesetz gemäß formell festgestellt sind? Vom Standpunkt dieses Gesetzes aus kann man die Frage bejahen, denn es spricht im § 12 von „Straßen, welche noch nicht für den Anbau fertig hergestellt sind", worunter es auch Land versteht, das noch ausgeziegelt oder beackert wird, und worüber lediglich der festgesetzte Bebauungsplan Straßenfluchtlinien zieht. Wenn nun aber auch anzunehmen wäre, daß das Verunstaltungsgesetz seinem Wesen entsprechend an die von ihm gemeinten Straßen höhere Anforderung stellt, so wird doch darauf hinzuweisen sein, daß es ebenso dem

Wesen dieses Gesetzes entspricht, schon dann von einer Straße zu sprechen, wenn ihr Lauf oder ein Teil ihres Laufes irgendwie aus der Beschaffenheit des Bodens erkannt werden kann. Diese Auffassung scheint mit Rücksicht darauf begründet, daß in den bebauten Stadtteilen auch noch so dürftig angelegten Straßen und noch so schmalen und kleinen Gassen und Wegen der Schutz des Gesetzes zusteht. Es ergibt sich somit, daß mit dem Beginn der Straßenherstellung die Möglichkeit gegeben ist, die Straße künstlerisch zu behüten. Dies ist sehr wertvoll, denn im anderen Falle hätte der Mangel des Fluchtliniengesetzes, daß die Straßenanlieger zu den Straßenbaukosten erst herangezogen werden können, wenn sie bauen, seinen Schatten auch in das Verunstaltungsgesetz geworfen, indem es seinen Schutz von erhöhten zunächst von der Stadt zu tragenden Aufwendungen für den Bau der Straße abhängig gemacht hätte, wozu die Stadtgemeinden sich wohl nur selten hätten bereitfinden können. Dies gilt auch für Plätze, denen allerdings noch eine besondere Betrachtung gewidmet werden muß.

(Fortsetzung folgt.)

# NEU EINGEGANGENE BÜCHER.

BAUBERATUNGSSTELLEN FÜR LÄNDLICHE UND STÄDTISCHE BAUPOLIZEI, EINE FORDERUNG DER ZEIT. Von A. Venitz, 1. Vorsitzender der „Deutschen Architektenschaft“ Berlin, Verlag der Buchhandlung A. Seydel Nachf. (Bernhard Hanff), Charlottenburg 2. Mit vielen Abbildungen, Beispielen und Gegen beispielen einer guten Bauberatung. Preis 1 Mk.

STRACH, DER KELTISCHE UND RÖMISCHE EINFLUSS AUF DEN STÄDTEBAU IM ELSASS. Broch. 3,60 Mk. Die wieder erwachte Städtebaukunst hat auch ein wissenschaftliches Studium der Geschichte des Städtebaues gezeitigt. Einen bestimmt begrenzten Teil aus der historischen Entwicklung des Städtebaues behandelt das vorliegende Werk von Dr.-Ing. Strach. Der Verfasser führt uns an den Beginn der deutschen Städteentwicklung. Wie in Straßburg und Zabern noch heute im Aufbau der Stadt das römische Schema erkenntlich ist, so wird es im vorliegenden Werk an der Hand beigegebenen Kartenmaterials für eine Reihe elsässischer Kleinstädte zu erreichen versucht. Der Verfasser greift dabei auf die aus ethymologischem Zusammenhange und auf archäologischem Wege gefundenen Tatsachen zurück, zieht aber seine Ergebnisse im wesentlichen aus Form und Gebilde des Stadtgrundrisses selbst.

Im Hefte No. 27 (Jänner 1913) der „Mitteilungen“ gibt Minister a. D. Dr. Franz Klein einen Überblick über „die Wohnungsreform in Österreich im Jahre 1912“. Landgerichtsrat Dr. Grünberg setzt in einem Schlußaufsatz die Besprechung über den Entwurf des neuen Genossenschaftsgesetzes fort. Ferner bringt das Heft eine Darstellung der Verhandlungen der II. ÖSTERREICHISCHEN WOHNUNGS-KONFERENZ und den Entwurf zu einem BAURECHTSVERTRAGE, welcher von der Zentralstelle für Wohnungsreform ausgearbeitet wurde. Unter „Kommunale Wohnungsfürsorge“ ist ein ausführlicherer Bericht über die Wohnhäuser für die Bediensteten der Wiener städtischen Straßenbahnen hervorzuheben.

ZEHN JAHRE PLANMÄSSIGER FÖRDERUNG DES KLEINWOHNUNGSWESENS IN WESTFALEN. Rückblicke und Ausblicke anläßlich des zehnjährigen Bestehens des Westfälischen Vereins zur Förderung des Kleinwohnungswesens 1902—1912, zugleich zehnter Geschäftsbericht. Herausgegeben vom Geschäftsführenden Ausschusse, dessen Vorsitzender Landesrat Dr. Althoff ist. Münster i. W. Bispinghof 3. Preis 4,50 Mk. einschl. Porto. — Es ist in der vorliegenden Schrift versucht worden, eine objektive Darstellung sowohl nach der entwicklungsgeschichtlichen als auch nach der grundsätzlichen Seite hin zu geben. Der Abschnitt I des ersten Teiles behandelt zunächst Entstehung, Organisation, Aufgaben und bisherige Tätigkeit des Westfälischen Vereins. Fünf weitere in sich abgeschlossene Abhandlungen befassen sich mit den hauptsächlichsten Faktoren, welche für die praktische Förderung des Wohnungswesens und namentlich des gemeinnützigen Kleinwohnungswesens in Westfalen in Betracht kommen. Gleichzeitig sollte gezeigt werden, daß und in welcher Weise der Westfälische Verein mit diesen Faktoren erfolgreich Hand in Hand gegangen ist.

In einem besonderen zweiten Teile ist ferner die bautechnisch-künstlerische Seite des Kleinwohnungsbaues unter besonderer Berücksichtigung der vom Westfälischen Verein in dieser Hinsicht ausgeübten Tätigkeit behandelt. Die Ausführungen sind durch zahlreiche Abbildungen, die größtenteils Leistungen aus Westfalen zeigen, wirksam unterstützt.

Die Bearbeitung der Schrift, die zugleich als zehnter Geschäftsbericht gedacht ist, weil darin auch die Ergebnisse der Erhebungen aus 1912 verwertet sind, lag den Leitern der beiden Vereinsabteilungen ob, und zwar des ersten Teils dem Vereinssekretär Vormbrock, des zweiten Teils dem Vereinsarchitekten, Diplomingenieur Sonnen. Der Abschnitt III des ersten Teils ist von cand. rer. pol. Mertens zu Münster, welcher vorübergehend in der volkswirtschaftlichen Vereinsabteilung informatorisch tätig war, bearbeitet worden.

Prof. Dr. Hugo Hassinger, WIENER HEIMATSCHUTZ- UND VERKEHRSFRAGEN. Geheftet. Preis K 1.—.

Der Abdruck eines Vortrages, den Prof. Dr. Hassinger vor einiger Zeit im „Verein für Landeskunde für Niederösterreich“ hielt. Prof. Hassinger setzt sich für eine größere Bedachtnahme auf die Erhaltung von Baudenkmälern ein und wendet sich gegen die das historische Stadtbild gänzlich zerstörende Abreißung alter Teile Wiens und deren Ersetzung durch nüchterne Häuser- und Straßenbauten. Die wichtigen Punkte der Wohnungs- und Verkehrsfrage, der Stadtregulierung und des Fremdenverkehrs werden in ihrer Verbindung mit der Bedeutung des Heimatschutzes gewürdigt, verschiedene Andeutungen, in welcher Richtung sich deren Entwicklung zu bewegen hätte, gegeben.

Etwas vollständig Neues über Wien bringt Prof. Dr. Hugo Hassinger mit seinem eben erschienenen KUNSTHISTORISCHEN PLAN DES I. BEZIRKES 1 : 10000. Mit kurzem erläuterndem Text. Preis 60 Heller. Herausgegeben von der Kartographischen Anstalt G. Freytag & Berndt, Ges. m. b. H., Wien VII., Schottenfeldgasse 62. Durch verschiedene Farben sind in dem Plane nämlich alle jene Bauten und Denkmale gekennzeichnet, die in romanischem, gotischem, Renaissance-, Barock- und anderem Stile gehalten sind. Das dadurch entstehende Bild des Stadtkerns führt in außerordentlich deutlicher Weise das Werden des alten Wiens vor Augen.

DIE BEDEUTUNG DER KLEINGÄRTEN FÜR DIE BEWOHNER UNSERER STÄDTE. Von Dr. Otto Moericke, Stadtrechtsrat in Mannheim. Karlsruhe 1912. G. Braunsche Hofbuchdruckerei und Verlag. Preis 50 Pfg.

Die Schrift gibt im wesentlichen einen Vortrag wieder, den der Verfasser auf der ersten Hauptversammlung des badischen Landeswohnungsvereins in Karlsruhe gehalten hat und der in weiteren Kreisen für die Kleingartenbewegung Propaganda machen sollte. In frischer Darstellung zeigt der Verfasser, von welcher Bedeutung für die Bevölkerung die Anlage von Kleingärten in den Städten ist. An diesen Teil des Vortrages schließt sich ein Überblick über die Kleingartenbewegung, in dem auch die Entstehung der Schrebergärten dargestellt wird. Heute haben sich namentlich die deutschen Gemeinden der Bewegung angenommen. An sie wendet sich der Verfasser nun insbesondere und gibt auf Grund der Erfahrungen der Stadt Mannheim Ratschläge für die praktische Ausgestaltung (Lage der Kleingärten im Bebauungsplan, Art der Vergebung, Größe und Preise der Gärten usw.).

Im Anhang ist Literatur angegeben; außerdem sind Pachtvertrag und Gartenordnung von Mannheim abgedruckt.

# CHRONIK.

Im internationalen Wettbewerb um einen BEBAUUNGSPLAN FÜR DEN NÖRDLICHEN TEIL DER STADT LAIBACH i. Ö. errang der Bau-Ingenieur Heide vom Kreisausschuß des Kreises Osthavelland in Nauen den 1. Preis (1000 Kronen).

ÖFFENTLICHER WETTBEWERB UM ENTWÜRFE FÜR DEN NEUBAU EINES RATHAUSES DER RESIDENZSTADT POTSDAM unter den in Berlin und in der Provinz Brandenburg ansässigen oder dort geborenen Architekten mit Frist bis zum 1. August 1913.

Entwurfsunterlagen: ein Lageplan 1 : 500; Grundrisse, Ansichten und Schnitt des alten Rathauses; ein Grundriß des Palastes Barberini; photographische Ansichten des alten Rathauses, des Palastes Barberini, der Nicolaikirche, des Stadtschlosses und des Blücherplatzes, das Raumprogramm und die Baupolizeiordnung für die Städte des Regierungsbezirkes Potsdam vom 1. Dezember 1894.

Es werden verlangt: Die Eintragung der Grundrißflächen in den Lageplan 1 : 500, die Grundrisse sämtlicher Geschosse 1 : 200, mit Angabe der Flächeninhalte aller Räume, die zur Klarlegung des Entwurfs erforderlichen Schnitte 1 : 200, sämtliche Straßenansichten 1 : 200, mit Ausnahme der Ansicht nach der Scharrenstraße, je ein Neubild vom Alten Markt und vom Blücherplatz, ein kurzer Erläuterungsbericht nebst Kostenüberschlag. Ein Verzeichnis der eingereichten Zeichnungen und Schriftstücke. Diejenigen Stücke, welche über diese Erfordernisse hinausgehen, werden von der Beurteilung ausgeschlossen.

Preisgericht:

1. Oberbürgermeister Vosberg, Potsdam, als Vorsitzenden,
2. Stadtverordnetenvorsteher Bolle, Potsdam,
3. Polizeipräsident von Starck, Potsdam,
4. Stadtbaurat Kgl. Baurat Nigmann, Potsdam,
5. Geheimer Baurat Professor Goecke, Berlin,
6. Stadtbaurat Kiehl, Berlin,
7. Stadtbaurat Professor Erlwein, Dresden,
8. Architekt Albert Hofmann, Potsdam,
9. Stadtverordneter Hofmaurermeister Siebert, Potsdam.

Stellvertretung für die unter 1 bis 3 und 9 bezeichneten Herren:
Bürgermeister Rodig, Potsdam und
Stadtverordneten-Vorsteherstellvertreter Pauli, Potsdam.
für die unter 4 bis 8 genannten Herren:
Regierungsrat Blunck, Steglitz,
Geh. Regierungsrat Dr. Ing. H. Muthesius, Zehlendorf.

Das Preisgericht wird spätestens bis zum 1. November 1913 sein Urteil in einem Gutachten niederlegen.

Preise: für einen I. Preis 8000 Mk, einen II. Preis 5000 Mk, zwei III. Preise je 3000 Mk.

Die Summe von 19000 Mk. kann jedoch auch in anderer Weise verteilt werden, falls das Preisgericht dies einstimmig beschließt.

Drei weitere Entwürfe werden für je 1000 Mk. angekauft werden, falls das Preisgericht dies beschließt.

Die preisgekrönten und angekauften Entwürfe gehen in das Eigentum der Stadt Potsdam über. Die Stadt ist berechtigt, die Entwürfe ganz oder teilweise für die Ausführung zu benutzen. Das Recht der Veröffentlichung sowie einer anderweitigen Verwendung der Entwürfe verbleibt den Verfassern.

Es besteht die Absicht, dem Verfasser eines der preisgekrönten bzw. angekauften Entwürfe die weitere Bearbeitung der Pläne zu übertragen, jedoch kann eine bestimmte Zusicherung hierüber noch nicht gegeben werden.

KOMMUNALE WOCHE 1913. Fortbildungskursus, veranstaltet von der Akademie für kommunale Verwaltung in Düsseldorf in der Zeit vom 13. bis 17. Mai 1913. Vorläufiges Programm.

A. Finanzwesen.

Wirkl. Geh. Oberregierungsrat Dr. Strutz, Berlin, Senatspräsident am Oberverwaltungsgericht: Indirekte Kommunalsteuern (mit Diskussion).

N. N.: Kommunale Grundbesteuerung (mit Diskussion).

Oberbürgermeister Mangold, Saarbrücken: Buchführung in städtischen Betrieben und Grundstücksverwaltungen.

Revisor des Hannoverschen Stadtkassenrevisionsverbandes Wendel, Hannover: Die Revision von Gemeindekassen und die Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Gemeindeverwaltungen (mit Diskussion).

B. Wirtschaftspolitik.

Landrat Berthold, Blumenthal (Hannover): Das Eigenheim in kleinen Gemeinden.

Geheimer Justizrat Professor Erman, Münster i. W.: Rechtliche Grundlage der kommunalen Bodenpolitik.

Bürgermeister von Wedelstaedt, Gelsenkirchen: Bodenpolitik und Grunderwerbsfonds in mittleren und kleineren Gemeinden.

Oberbürgermeister Wippermann, Dahlem bei Berlin: Die gemischten wirtschaftlichen Unternehmungen (mit Diskussion).

Baurat Schoenfelder, Elberfeld: Die Wirtschaftlichkeit technischer Betriebe.

Professor Dr. Silbergleit, Direktor des Statistischen Amtes Berlin: Ergebnisse der bisherigen Versuche kommunaler Fleischversorgung (mit Diskussion).

C. Sozialpolitik und Verschiedenes.

Studiendirektor Professor Dr. von Hoffmann, Düsseldorf: Die Gemeinde in der Gesetzgebung des letzten Jahres.

Frau Elsbeth Krukenberg, Kreuznach: Die Frau in der Gemeindeverwaltung.

Beigeordneter Dr. Matthias, Düsseldorf: Der Entwurf des preußischen Wohnungsgesetzes.

Amtmann Schlickau, Brakel: Wegereinigungsrecht.

Amtmann Berkermann, Eickel: Kino und Gemeinde.

Oberbürgermeister Dr. Oehler, Düsseldorf: Die Pflichten der Gemeinden aus der Angestelltenversicherung (mit Diskussion).

Rat Dr. Link, Lübeck: Die öffentlichen Rechtsauskunftsstellen als kommunale Einrichtungen.

Beigeordneter Professor Dr. Herold, Düsseldorf: Der soziale Ausbau der Volksschule.

Im endgültigen Programm wird über Ort und Zeit der Vorlesungen und der Besichtigungen kommunaler Einrichtungen Düsseldorfs und Umgebung Näheres vorgesehen. Für Samstag, den 17. Mai, nachmittags wird eine Studienfahrt vorgesehen. Am Mittwoch, den 14. Mai, wird ein gemütliches Beisammensein in den Sälen und im Garten der Städtischen Tonhallen stattfinden. Teilnehmerkarten, berechtigend zur Teilnahme an allen Veranstaltungen einschließlich der Besichtigungen 10 Mk.; Karte für einen Einzeltag 3 Mk. Adresse für alle Sendungen und Anfragen: Sekretariat der Akademie für kommunale Verwaltung, Düsseldorf, Bilker Allee 129.

Nach dem Märzheft des DEUTSCHEN STATISTISCHEN ZENTRALBLATTES (Verlag B. G. Teubner, Leipzig) hat die Gruppe „Statistik" der Internationalen Baufach-Ausstellung Leipzig 1913 sechs Preisaufgaben gestellt, für die Preise im Gesamtbetrag von 3000 Mk. zur Verteilung gelangen. Die Aufgaben lauten: 1. Welche statistischen Grundlagen sind zur Aufstellung von Bebauungsplänen für größere Städte erforderlich? — 2. Die Rentabilität der Wohnhäuser in den Städten. — 3. Bestellbauten und Verkaufsbauten. — 4. Die bevölkerungsstatistischen Unterlagen für eine planmäßige private Bautätigkeit. — 5. Geschichte des Baugewerbes in Deutschland nach den Berufs- und Betriebszählungen. — 6. Die Schwankungen des Straßenbahnverkehrs nach Wochentagen und Tagesstunden.

Die Lösungen der Aufgaben sind mit Kennwort bis zum 15. Juni 1913 an das Direktorium der Ausstellung in Leipzig einzureichen.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

10. Jahrgang 1913 5. Heft




** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **

INHALTSVERZEICHNIS: 



Der „Kieler Zeitung" entnehmen wir den Vorschlag zu einer

# PLATZANLAGE UND STRASSENFÜHRUNG VOR DEM NEUEN RATHAUSE IN KIEL.

Hierzu Tafel 27.

Von Dr.-Ing. EUGEN FINK, Architekt in Hamburg.

Wer mit dem Dampfer in den Kieler Hafen einfährt, ist entzückt über die Lage der Stadt Kiel. Vorbei an den Festungswerken der Außenförde erreichen wir die Einfahrt zum Kaiser-Wilhelm-Kanal, und vor uns liegt unsere Marinestadt, das schöne Kiel; rechts die mit Häusern durchsetzten bewaldeten Anhöhen, links die Werften mit ihren Anlagen, und mitten im Stadtbild erscheint neben dem Königlichen Schloß ein neues Wahrzeichen: Der Rathausturm.

Wie ganz anders ist der Eindruck, den der mit dem Zug ankommende Reisende erhält. Unvollständige Platz- und Straßenbilder mit ihren kahlen Brandgiebeln empfangen ihn, und befreit atmet er auf, wenn er sich durch die enge Holstenstraße zum Schloßgarten durchgewunden hat. Er denkt gar nicht daran, daß hinter der Holstenstraße noch eine Stadt liegt, und doch liegt gerade dort der neue und größte Stadtteil mit dem neuen Rathaus am Kleinen Kiel, gewissermaßen hinter den Kulissen.



Abb. 1. Neuer Marktplatz in Kiel.

Die Stadtväter haben mit Recht am Kleinen Kiel, als dem neuen Mittelpunkt der heutigen Stadt, den Bauplatz für das neue Rathaus ausgelesen. Eine andere Lage konnte gar nicht in Frage kommen, und ob nun der oder jener Platz am Kleinen Kiel genommen wurde, darüber ist heute, nachdem das Rathaus

einmal steht, nicht mehr zu verhandeln. Aber für uns handelt es sich nun darum, den neuen Mittelpunkt zum eigentlichen Mittelpunkt zu schaffen, d. h. ihn in den Verkehr einzuschließen, und auf Tafel 27 soll ein Vorschlag unterbreitet werden, wie durch geringe Änderung der Straßenführung der Verkehr dem neuen Kiel zugeführt und das neue Rathaus zur Dominante des neuen Stadtmittelpunktes herausgehoben wird.

Vor allem muß damit gerechnet werden, daß der neue Rathausplatz mit der alten Hauptstraße der Holstenstraße in Verbindung gebracht wird; dies geschieht durch Erweiterung der Holstenbrücke. Die dort stehende Baumreihe soll erhalten werden und anknüpfen an den Baumbestand rings um den Kleinen Kiel. Den Durchgangsverkehr wird in Zukunft die neu durchzuführende Straße Mühlenbach und Martensdamm aufnehmen, und um nun den durch die Zusammenführung der verschiedenen Straßen entstehenden Platz als solchen zu gestalten und mit dem neuen Rathausmarkt in einen organischen Zusammenhang zu bringen, war es notwendig, ihn zu einem viereckigen Platz zu erweitern mit einem Pavillon an der Wasserseite. Dieser Pavillon mit anschließender Ballusterbrüstung und kleinem Denkmal gegen die Holstenbrücke gibt dem Blick von der Holstenbrücke aus gegen das Wasser mit den dahinter durchscheinenden Häuserreihen der Neustadt eine feste Linie und bringt die große Wasserfläche in eine architektonische Beziehung zu den Straßen, Plätzen und Gebäuden. So erhalten wir nicht nur in verkehrstechnischer Beziehung eine einwandfreie Straßenführung zum neuen Stadtteil Kiels, sondern auch einen am Verkehr liegenden, aber ruhigen Rathausmarkt.

Aus den „Zittauer Nachrichten“:

# DAS DORNSPACHSCHE HAUS UND DIE VERBREITERUNG DER BAUTZNER STRASSE IN ZITTAU. Hierzu Tafel 28.

Von ALFRED BUDDEBERG, Architekt in Berlin.

Der gewaltigen Entwicklung unserer Städte in der Neuzeit muß manches alte Bauwerk zum Opfer fallen, das Jahrhunderte überdauerte und infolge der mit ihm verknüpften ehrwürdigen historischen Erinnerungen wohl Anspruch auf eine liebevolle und dauernde Erhaltung hätte. In Zittau gehört dazu zweifellos das Haus des ehemaligen verdienten Zittauer Bürgermeisters von Dornspach. Einem barbarischen Wüsten in den alten Baudenkmälern der Städte hat ja die Heimatschutzbewegung erfreulicherweise einen Riegel vorgeschoben. Aber die Bedenken gegen die Niederlegung eines solchen alten Gebäudes müssen schwinden, wenn Lebensinteressen des neuzeitlichen Verkehrs in Frage kommen. Das trifft nun leider auch auf das Dornspachsche Haus zu. Die geplante Erweiterung der Bautzner Straße wird für Zittau eine immer dringendere, denn sie kann in ihrer jetzigen Enge den immer wachsenden Verkehr vom Bahnhofe her nicht mehr aufnehmen, ohne daß dabei die Sicherheit der Fußgänger und Fuhrwerke gefährdet wird. Die Bautzner Straße bildet den Hauptzugang zu unserer Stadt. Ihre Verbreiterung ist aber nach den vorliegenden Plänen unmöglich, ohne daß ihr auch das Dornspachsche Haus in seiner jetzigen Gestalt zum Opfer fällt. Ein Plan, der sich mit der Umgestaltung der Ecke des Dornspachschen Hauses beschäftigt, darf daher ohne weiteres das öffentliche Interesse in Anspruch nehmen. Die Pläne zu einem solchen Projekt sind von Herrn Regierungsbaumeister a. D. Alfred Buddeberg ausgearbeitet. Es ist ein großes Torgebäude, das an die Stelle des Dornspachschen Hauses treten soll, das sich in seinem ganzen Charakter der Umgebung harmonisch einzugliedern sucht. Herr Regierungsbaumeister Buddeberg schreibt uns dazu:

„Die den Johannisfriedhof abschließende Mauer des Grundstücks mit den Grabsteinen denke ich mir völlig unberührt erhalten; der zu errichtende Neubau soll dahinter erstehen, doch so, daß der die Mauer überragende Teil eine in sich geschlossene Anlage gegen den Friedhof zeigt, die, in mäßiger Höhe geschaffen, den geschlossenen Charakter des Friedhofplatzes wirksam unterstützt. Der anschließende Bauteil mit dem Zugang und der Treppe zum Hauptgebäude sucht die Vermittelung dieses Baukörpers mit dem Hauptbau, der seinerseits den Verkehrs- und Geschäftscharakter der ansteigenden Bautzner Straße betonen soll und die Umrißlinie eines Torgebäudes erhält. In der am Johannisplatze gedachten offenen Halle sehe ich ein taugliches Mittel zur Vermeidung einer aufdringlichen Schaufensteranlage, die als durch Mauerpfeiler ungestörte einheitliche Fläche in diese Halle zurückgedrängt ist und als ungeteiltes Schaufenster sich in deren ganzer Länge erstreckt. Durch eine Kaffeewirtschaft würde eine nutzbringende Verwendung dieser Halle gegeben sein, da sie sich scharf gegen Süden richtet, sich also zur Aufstellung von Tischen und Stühlen eignet. Der über der Halle gelegene Saal wird selbstverständlich auch für andere Zwecke als für Kunstausstellungen geeignet sein, man denke an volksbildende Vorträge oder dergleichen oder an die erweiterten Zwecke der jetzt dort befindlichen Volksbibliothek. Ganz besonders wirksam denke ich mir bei künstlicher Beleuchtung diesen Bauteil; er wird neben der wuchtigen Baumasse der dunklen Kirchenfront einen festlichen Eindruck machen, ohne deren Ernst zu gefährden, denn die Maße des Neubaues müssen ganz erheblich hinter denen der Kirche zurückbleiben. Der an der Bautzner Straße gedachte Baukörper ist wiederum seinen Zwecken für Läden und Wohnungen entsprechend frei entwickelt und findet seinen harmonischen Übergang zu dem Hauptgebäude am Platze durch die Fassadengestaltung im dritten Wohngeschoß und dem sich in das Gesamtbild einfügenden Dache. Daß auch bei Gestaltung des Hofes die verschiedenen Firsthöhen der Dächer des Neubaues zu einer reizvollen Lösung verhelfen

können, glaube ich, darstellen zu müssen; besondere Kosten wird diese Fassadenbildung nicht verursachen. Die Erhaltung des Portals und Erkers vom jetzigen Gebäude ist, soviel ich höre, zu berücksichtigen; von berufener Seite wird nahegelegt, das Portal an der Mauer des Friedhofs in der Nähe des anstoßenden alten Gymnasiums unterzubringen, ich meinerseits würde dann vorschlagen, den Erker mit dem jetzt vorhandenen Giebel an dem alten Gymnasium selbst in der Friedhofsecke anzubringen, wo sie ohne Störung für den Gesamteindruck des alten Baues sich sehr wohl reizvoll würde einfügen lassen. Freilich hat die Errichtung des Portals auch zur notwendigen Folge eine Fortführung der Gebäudedurchfahrt über den Hof hinaus bis auf den Friedhof; es würde damit ein Durchgang von der Bautzner Straße über das Grundstück geschaffen werden, nur für Fußgänger, um nicht die Ruhe des Friedhofwinkels zu gefährden. Übrigens ist bei einer Grundrißlösung, wie ich sie wählte, eine gemeinsame Verwendung der anschließenden Räume im alten Gymnasium vorkommendenfalls leicht herbeizuführen. Die Anlage bietet den Vorteil, daß sie erstehen kann jederzeit ohne Rücksicht auf die Anlieger und die damit im Zusammenhang zu erwägende weitere Ausgestaltung der Bautzner Straße. Würde man das Dornspachsche Haus unabhängig davon abreißen und einen Neubau in den gezognen Grenzen errichten, dann werden Mietsräume in einem dem Bedürfnis vorgreifenden Maße nicht geschaffen, was zu befürchten ist, wenn die gesamte Anlage bis zur Oberlausitzer Bank in dem gleichen Zeitraum ganz einheitlich ersteht, eine Maßnahme, die zu befürchten gibt, daß andere Hausbesitzer und Steuerzahler durch die bessere Geschäftslage an der Bautzner Straße, und zwar durch die Stadt selbst benachteiligt werden.

In verschiedenen Äußerungen über meinen Plan, das Dornspachsche Haus, begegne ich dem Einwande, daß vorerst ein Urteil darüber fehlt, ob der an der Johanniskirche gegebene Maßstab für meine Fassadenmaße entsprechend gewürdigt worden ist. Abgesehen davon, daß ich bereits darauf hinwies, daß die Maße des Neubaues selbstredend erheblich hinter denen der Kirche zurückbleiben müssen, gebe ich doch zu berücksichtigen, daß der Turm der Kirche bis zur Brüstung oberhalb des dritten Gurtsimses auf meinem Gesamtbild, und zwar in den richtigen Verhältnissen als Maßstab eben zum Neubau erscheint, wenn auch nur in einer kleinen Fläche. Ein Bild, das den Kirchenbau völlig einbegreift, ist von der Weberstraße aus möglich; etwa in einem Abstand von 110 bis 130 m von der Kirchenfront entfernt erscheint die Kirche dem Auge in ihrer ganzen Bildfläche. Dort aber wird wegen der Überschneidungen der Zugang zur Bautzner Straße am Neubau nicht mehr zu sehen sein. Aber auch vom Markt her könnte es einen Punkt geben, der genügend entfernt ist, um jedem Beschauer das entsprechende Bild mit der vollen Vertikalen der Kirche zu zeigen; dort aber werden schon wieder die umgebenden Baumassen der Häuser an dem Bilde mitwirken in derselben Weise, wie sie es heute tun. Ich meine nun, es kommt nicht so sehr darauf an, ob die Maße der Kirche berücksichtigt sind, eben weil sie sich an keinem Punkte ganz ohne weiteres neben dem Neubau entfalten werden; es kommt vielmehr darauf an, ob die Bildfläche des bestehenden Hauses sich mit derjenigen deckt oder annähernd deckt, die sich ergibt, wenn man die Fläche des Neubaues vom gleichen Standpunkte aus in diese perspektivisch hineinprojiziert. Geschieht das in dem in Frage kommenden Abstande von 10 m — um soviel soll der Neubau gegen die bestehende Bauflucht zurücktreten —, dann zeigt sich, daß die neue Fläche die perspektivischen Grenzen der alten nicht überschreitet, und das scheint mir die Gewähr dafür, daß im Verhältnis zur Kirche ein wesentlich das Gesamtbild verändernder Faktor nicht eingeschaltet wird. Ein die wuchtigen Maße der Kirche günstig beeinflussendes Bild wird in der Weberstraße sich durch den genannten Abstand ergeben, die äußerste Kante des nördlichen Turmes wird sich völlig frei von den umgebenden Häusern loslösen, und man wird daneben einen freien Blick über den Friedhofplatz hinweg auf die Häuser an der Johannisstraße haben.

# DER SCHUTZ KÜNSTLERISCH (UND GESCHICHTLICH) BEDEUTSAMER STRASSEN UND PLÄTZE IN ALT- UND NEUSTADT AUF GRUND DER VERUNSTALTUNGSGESETZE.

Von Gerichtsassessor F. LANDWEHR in Köln. (Schluß.)

Der künstlerische Wert, der die Schutzbedürftigkeit neuer Plätze rechtfertigt, kann genau, wie bei den Straßen, in ihrer planmäßigen Anlage liegen, in welchem Fall das eben Gesagte auf sie Anwendung findet. Wie aber, wenn die ästhetische Bedeutung eines Platzes in Beziehungen oder Verbindungen gedacht ist, in die er zu einem an ihm geplanten Gebäude treten soll? Hier würde allerdings zur Begründung der Schutzberechtigung das Gebäude zugleich mit der Anlegung des Platzes errichtet werden müssen; ebenso wie ein Platz vor der Gestattung des Anbaues an ihn dann in gewisser Weise fertig hergestellt sein müßte, wenn sein künstlerischer Wert in seiner gärtnerischen Ausgestaltung liegen sollte. Hier ist aber zu bedenken, daß (wie oben mehrfach betont) die Elemente, von denen der künstlerische Wert eines Platzes abhängt, nie ausschließlich in ihm selbst gefunden werden können, so daß die beiden erwähnten Möglichkeiten nur dann eintreten, wenn von einem derartigen Platz die bauliche Aufschließung eines

Geländes ausgeht. In diesen Ausnahmefällen wird man aber die Errichtung des Gebäudes oder die Anlegung des Platzes vor Gestattung des Anbaues im Interesse der künstlerischen Gestaltung des ganzen zukünftigen Stadtteils billigerweise verlangen dürfen, zumal die Errichtung des Gebäudes oft auch wirtschaftlich vorteilhaft, und andererseits die Anlegung des Platzes auch hier mit einer vollkommenen Fertigstellung der gartenkünstlerischen Anlagen nicht übereinstimmt.

Es scheint demnach rechtlich begründet und praktisch möglich, auch im Stadterweiterungsgebiet denjenigen Straßen und Plätzen, denen eine künstlerische Bedeutung nach dem Bebauungsplan zuzumessen ist, den Schutz des Verunstaltungsgesetzes zuzuwenden, wobei mit Rücksicht auf die erwähnte Abhängigkeit der zu schützenden Straßen von ihren Beziehungen zu dem übrigen Straßennetz naturgemäß die auch im Interesse des Verkehrs, der städtischen Finanzen und der wirtschaftlich gesunden Gestaltung des Grundstückmarktes wünschenswerte rechtzeitige Feststellung umfassender Fluchtlinienpläne vorausgesetzt werden muß. Es braucht hier nicht abermals betont zu werden, daß es sich bei diesem Schutz von Straßen und Plätzen im Stadterweiterungsgebiet ebensowenig wie in den bebauten Stadtteilen um vereinzelte Straßen und Plätze handeln kann. Auch durfte es sich wohl erübrigen, ein Wort über die Art der Feststellung des Systems schutzbedürftiger Straßen zu sagen. Denn dies ist einerseits infolge der Verschiedenartigkeit der Bebauungspläne unmöglich, und zum anderen sind oben für die bebauten Stadtteile ganz allgemein einige wenige Richtlinien gezeigt worden, die unter Berücksichtigung der für die entstehende Stadt notwendigen Veränderung des Gesichtspunkts auch hier die Grundzüge der möglichen Schemata enthalten.

Es liegt in der Natur des Anbaues neuer Stadtteile an alte, daß das System für die Neustadt sich formell und straßenmäßig an das für die Altstadt gefundene Schutzstraßennetz anschließt, was für die Formulierung im Text des Ortsstatuts wertvoll ist. Die künstlerischen Stützpunkte des Neustadtschemas werden im allgemeinen aber auch ähnliche sein wie die in der Altstadt. Denn wenn auch die künstlerische Fortentwicklung des Baugedankens der Altstadt in der Neustadt in manchen Fällen an Kulturwiderständen scheitert, so werden es doch stets ähnliche formale Momente sein, die die innere Verwandtschaft, das materielle Sichaneinanderfügen des Bebauungsplanes der Neustadt und der Altstadt ausmachen. Und diese formalen Momente geben schließlich das Gerippe für die schutzbedürftigen Straßen ab. Bei dieser Erörterung ist natürlich vorausgesetzt, daß die Herstellung von Bebauungsplänen zum Teil auch als eine künstlerische Tätigkeit betrachtet wird, bei der es weniger darauf ankommt, berühmte Vorbilder und dankbare Motive anzubringen, und etwa einer Stadt wie Erlangen eine Neustadt wie Nürnberg anzufügen, sondern die von der Erkenntnis geleitet ist, daß auch für den Bebauungsplan und die Bebauung der Neustadt die Eigenart der bestehenden Stadt richtunggebend sein muß, und die versucht, neue Baugedanken zu entwickeln, welche nicht nur das Kunstwerk der Altstadt achten, sondern sich mit ihm zu einem Gesamtkunstwerk vereinigen. Und selbst eine Altstadt, die kein Kunstwerk ist, wird von der Neustadt eine künstlerische Rücksichtnahme verlangen müssen, durch die der ästhetisch wertlosen Altstadt eine gewisse künstlerische Bedeutung verliehen werden kann, indem unsichtbare Beziehungen lebendig gemacht und neue zwischen Alt- und Neustadt geschaffen werden; während die Neustadt, trotzdem sie in sich vielleicht ein vollendetes Kunstwerk ist, sich selbst nur schädigt und um eine Reihe städtebaukünstlerischer Wirkungsmöglichkeiten bringt, wenn sie künstlerisch innerlich unverbunden neben die Altstadt tritt.

Schließlich muß noch betont werden, daß bei der Auswahl dieser Schutzstraßennetze für die Alt- und Neustädte nicht kleinlich verfahren werden darf, und daß es nicht die schwerste Sünde ist, einzelnen künstlerisch bedeutsamen Straßenbildern den Schutz des Gesetzes nicht zuzuwenden; denn es kommt weniger darauf an, möglichst viele Straßen zu schützen, als einer gewählten Zahl von Straßen einen möglichst großen Schutz nach allen Seiten zu gewähren. Und es darf erwartet werden, daß die klare Erkenntnis des künstlerischen Wesens der Altstadt und des Bebauungsplanes für die Stadterweiterung die Städtebaukünstler zur Festlegung der großen Linien und der Gelenke für die künstlerische Gliederung des Systems oder der Systeme schutzbedürftiger Straßen und Plätze befähigen wird. Die Auffindung dieser Systeme und ihre knappe gesetzesmäßige Kennzeichnung wird allerdings nicht immer ganz leicht sein. Und wie künstlerisch bedeutsame Straßen außerhalb der Systeme bleiben, so werden diese andererseits künstlerisch minderwertige Straßenbilder enthalten. Dieser Mangel kommt gegenüber den Vorzügen eines solchen Straßensystems aber um so weniger in Betracht, als das Statut die Baupolizeibehörde ja nicht zu seiner Anwendung verpflichtet, so daß diese bei künstlerisch bedeutungslosen Straßen von dem formell bestehenden, tatsächlich aber im Einzelfall unbegründeten Bauverbot keinen Gebrauch zu machen braucht.

Daß der Vorschlag, den § 2 des Preußischen Verunstaltungsgesetzes und die entsprechenden Bestimmungen der Gesetzgebung der anderen Bundesstaaten auf die vorausgeführte Weise zum Nutzen für die Alt- und Neustädte auszulegen, kein theoretischer Spaß ist, wird jeder eingestehen, der den Gedanken an einer Reihe von Städten aller Zeiten auf seine Anwendbarkeit geprüft hat. Diese Auslegung des Verunstaltungsgesetzes folgt aus städtebaukünstlerischen Grunderkenntnissen, und sie läßt den § 2 als durchaus nicht so ungenügend erscheinen, als es oft geschieht. Der Umstand, daß eine Änderung des Gesetzes bei den politischen und künstlerischen Schwierigkeiten und Gegensätzen sobald nicht zu erwarten ist, sollte ein Grund mehr sein, auch dieses Gesetz nicht unter der Last von Parlamentsverhandlungen, Vorentscheidungen und Kommentaren zu einem wesenlosen Schemen verblassen zu lassen, sondern mit dem aus dem Studium des Gegenstandes gewonnenen klaren Blick für sein Wesen und sein Leben die in dem Gesetz gegebenen Möglichkeiten zu erschöpfen.

---

# LONDONER STRASSENVERKEHR.

Von CORNELIUS GURLITT, Dresden.

Nach längerer Zeit bin ich wieder einmal in London, und zwar diesmal mit der Absicht, das eingehender zu studieren, was jedem Besucher als der erste starke Eindruck auffällt, nämlich den Straßenverkehr. Ich möchte ihn mit dem von Paris und den deutschen Großstädten vergleichen und sah mich namentlich nach den Vorkehrungen um, die bestimmt sind, die Verkehrsgefahren und -stockungen zu vermindern.

Dem Laien fällt es wohl weniger als dem mit Verkehrsfragen Beschäftigten auf, daß man in England — wie in Frankreich — links fährt, während in Deutschland rechts gefahren wird. Man geht aber in England ebenso wie in Deutschland rechts. Das heißt: Betrete ich die Fahrbahn, so habe ich fortschreitend in Deutschland den Gefahr bringenden Wagen hinter mir, in England kommt er mir entgegen. Es ist das letztere wohl praktischer: Man sieht die herankommende Gefahr und kann ihr ausweichen. Da nun das Rechtsgehen in London stark ausgebildet ist, so daß der Fremde, der sich nicht der Ordnung einzufügen gelernt hat, leicht auffällt und als ein störendes Element empfunden wird, so kommt in den Gesamtverkehr eine straffe Ordnung, um die andere Großstädte London beneiden können. Für diese Ordnung sorgt nicht der Polizist, der sich um den Personenverkehr nur insofern kümmert, als er Unbeholfene über den Fahrdamm führt, indem er den Wagenverkehr mit einer Handbewegung auf kurze Zeit aufhält; Ordnung im Fußverkehr hält vielmehr das Publikum selbst. Ich habe zwar nie gesehen, daß ein falsch Gehender angehalten und zurechtgewiesen worden sei, aber er merkt an den Unbequemlichkeiten des Fortkommens bald selbst, daß er besser tut, sich dem Stadtgebrauch einzufügen.

In der ganzen Welt ist es Sitte, daß der Höherstehende, der Gast, die Dame im Fuhrwerk rechts sitzt. Der rechts Sitzende soll auch zuerst aussteigen können, wobei freilich angenommen wird, daß jemand da sei, der den Schlag öffnet. So will es die Hofsitte. Ebenso soll der Höherstehende zuerst einsteigen können. Das heißt also: der Wagen hat immer so vorzufahren, daß die rechte Seite an den Bürgersteig herankommt: Also fährt man in England falsch vor. Es ist dies ein Fehler des Linksfahrens, der aber in der starken Benutzung von Fuhrwerk zu allen Zeiten seinen Grund haben mag. Wo kein Diener auf dem Bock oder neben dem Chauffeur sitzt, ist es bequemer, den links sitzenden Herrn zuerst aussteigen zu lassen. Denn er zahlt den Kutscher, bespricht mit ihm das Nötige und hilft selbst der wartenden Dame aus dem Wagen.

Der Wagenverkehr hat sich seit dem Jahrzehnt meiner letzten Anwesenheit in London wie überall sehr geändert. Das Automobil überwiegt. Alle Omnibusse sind Kraftfahrzeuge. Und das ist für London eine sehr bedeutungsvolle Sache, da es in den Hauptverkehrslinien keine Straßenbahnen gibt, auf deren Ausbau wir in Deutschland so stolz sind: Gewiß fehlen sie nicht aus Mangel an Unternehmungsgeist. London hat sich ihrer im Stadtinnern mit gutem Recht erwehrt; denn sie sind in ihrer starren Linienführung, in der Unmöglichkeit der Wagen auszuweichen, dem Verkehr sich anzupassen, eine nicht immer erfreuliche Belastung des Fahrdammes. London hat die erste Untergrundbahn geschaffen, sein Netz unterirdischer Bahnen großzügig ausgebaut, die städtischen Wege aber dem freien Wagenverkehr allein überlassen.

Schöner ist der Fahrverkehr durch das Auto nicht geworden. In den Parks und an anderen dem Durchgangsverkehr entzogenen Orten Londons sind daher Automobile ausgeschlossen. Gern erinnere ich mich des entzückenden Eindrucks, den auf den Pariser Boulevards, auf Picadilly und Oxfordstreet in London das gleichmäßige Getrappel der langen Reihen gut gehaltener Pferde machte. Das Automobil hat dies Bild zerrissen. Es brachte verkehrstechnisch noch eine weitere Unannehmlichkeit, nämlich eine neue Ungleichmäßigkeit in der Raschheit der Fortbewegung mit sich.

In England wird nach rechts überholt, in Deutschland nach links. Das heißt: Während des Überholens müssen zwei Wagen von ungleicher Geschwindigkeit nebeneinander fahren. Dies fordert breite Straßen. Ein Fahrdamm von 5 m Breite kann großen Wagenverkehr vollständig einwandfrei bewältigen, wenn kein Geschirr stehen bleibt und keins das andere überholt, wenn also in straffer Weise Reihe gehalten wird, so vielfach auf Brücken, auf denen Lastfuhrwerk nicht zugelassen wird. Früher bestanden nur zwei Geschwindigkeitsgrade, der des Schrittes und der des Trabes der Pferde. Heute ist ein dritter hinzugekommen, der außerordentliche Anforderungen an die Straßen stellt. In Paris beobachtete ich, wie sehr die Automobile ihre Fähigkeit, rasch zu fahren, ausnützen. Ich habe vielfach bemerkt, daß sie im raschesten Tempo überholen. Kreuzt man als Fußgänger die Fahrbahn, so sieht man das Auto hinter der Droschke zunächst nicht, wird also von diesem überrascht, wenn es plötzlich vorbrechend, den Vorderwagen überholt. Es ist ja selbstverständlich, daß der Chauffeur den Vorzug seines Wagens ausnützt und sein Ziel schneller zu erreichen sucht.

In London fand ich wieder mehr Zucht im Verkehr. Wohl gibt der Pariser Chauffeur reichlich Hupensignale, um andere zu warnen. Es geht lauter zu im Verkehr. Wie bei uns, wird an allen Straßenkreuzungen getutet. Mit der Zahl der Signale schwindet aber die Möglichkeit, sie sämtlich zu beachten. In London sind sie viel seltener, fahren die Automobile mehr in Reihe, überholen sie nur, wenn sie wirklich freie Bahn vor sich sehen. Es entspricht dies dem gesetzmäßigen Sinne der Engländer im Gegensatz zum Individualismus der Franzosen.

Der Polizist spielt dabei eine große Rolle. Kaum gibt es in einer anderen Stadt so viel Verkehrsaufsicht als in London und sind die Fahrenden so gewöhnt, sich den Anordnungen dieser völlig zu unterwerfen. Das ist ein weiteres Moment der Ruhe im Straßenverkehr.

Ein anderes ist durch den Straßenbau gegeben. Nirgends gibt es so viel „Inseln" als in London. In der verkehrsreichen Straße „Strand" folgen diese in nicht zu weiten Abständen voneinander in einer die Mitte der Straße festhaltenden Reihe. Sie haben die Gestalt etwa eines Fisches, bestehen aus einer erhöhten Granitfläche, in deren Mitte eine Straßenlaterne steht, durch die der Fuhrmann aufmerksam gemacht wird. An den Enden und oft auch auf den Seiten stehen kurze Eisensäulen, vor diesen manchmal noch Radabweiser (Prellböcke). Jede Laterne trägt eine

Inschrift, die auf das Linksfahren hinweist. Die Stationen für Droschken und Autos sind in die Mitte der Straße hinter einer solchen Insel angeordnet. In gleicher Reihe stehen zumeist die Behälter für die Straßenreinigung. Burschen, die eine Schaufel und einen Besen führen, sind ununterbrochen damit beschäftigt, den Fahrdamm von Pferdemist und sonstigem Unrat zu reinigen. Das Automobil hat diese Arbeit erleichtert, und die flinken Jungen spielen nicht mehr jene Rolle im Verkehrsbilde wie früher. Jedoch las ich in der ersten Zeitung, die mir in London in die Hand kam, von der tödlichen Verunglückung eines solchen: Auch jetzt noch und wohl gerade wegen des Autos ist das Amt gefährlich: Ein Auto-Omnibus hatte ihn überfahren.

Gefährlich sind für den Verkehr namentlich die Straßeneinmündungen und -kreuzungen. Bei solchen sind in London überall dort, wo der Verkehr stark ist, Inseln eingebaut, deren Spitze in der Flucht der Trottoir-Vorderkante liegt. Es bestehen in allen Ländern Verkehrsregeln, die die Fahrlinien an solchen Stellen festlegen. Nach rechts soll der Fuhrmann bei uns in kurzem Bogen, nahe dem Trottoir wenden, nach links in weitem Bogen. Umgekehrt in England. Tatsächlich wird aber so nur dann gefahren, wenn die Geschwindigkeit nicht zu groß ist. Namentlich Automobile sind bei rascher Fahrt nicht imstande, so zu wenden, wie die Verkehrsregel es fordert. Man sehe sich eine Straßenkreuzung kurz nach einem Schneefall an, um zu erkennen, wie oft der Verkehrsordnung bei uns zuwidergehandelt wird. Durch die vorgeschobenen Inseln nun wird der Fahrende zum Einhalten der ihm gewiesenen Bahn gezwungen. Er kann nicht schnell um die Ecke fahren, er muß das Tempo verringern. Der hierdurch dem Automobil auferlegte Zwang wirkt auf die Gesamtgeschwindigkeit des Verkehrs hemmend: Und ich halte dies für einen Vorteil für die Allgemeinheit. Freilich muß der Geschirrführer sein Handwerk verstehen, wird von ihm die höchste Aufmerksamkeit und Sicherheit gefordert. Gerade in der Anlage der Inseln werden wir in Deutschland noch viel von London lernen können.

Manche solche Anordnung würde bei uns Opposition erwecken. Ich sah mehrfach Inseln von 2,5—3 m Breite, solche, in denen sich Treppen zu der Untergrundbahn, zu Abtritten, zu den die verkehrsreichsten Plätze untertunnelnden Gängen befinden, in Fahrdämme von 9—10 m Breite eingelegt, so daß die Ausfahrt von einer Straße zur anderen je nur 3—3,5 m breit ist, also nur für einen Wagen Durchlaß gibt. Es entstehen hier natürlich Verkehrsstockungen. Der erhobene Arm des Polizisten hält den Verkehr auf, es schoppen sich hinter dem ersten anhaltenden Geschirr mehrere solche an; es wird dann der Verkehr für diese eröffnet, indem andere Reihen anhalten müssen. Die Londoner sind solche Hemmungen durchaus gewöhnt, sie warten geduldig und zeigen wieder den starken Sinn für Gesetzmäßigkeit, indem sie völlig darauf verzichten, durch irgendeinen Kniff für sich rascheres Fortkommen zu erzielen.

An Straßenkreuzungen mit starkem Verkehr sind fünf Inseln angeordnet, und zwar an den Einmündungen je eine und eine in der Mitte. Ähnliches ist ja auch bei den Kreuzungen der Leipziger Straße in Berlin angeordnet worden, freilich hinderte die Straßenbahn die Anlage der Inseln im Zug dieser Straße selbst. Dort zeigt sich am deutlichsten die Unzuträglichkeit des Gleisverkehrs in städtischen Straßen. Das Ausladen oft recht verkehrsungeschickter Personen mitten auf dem Fahrdamm scheint mir Zustände zu bringen, die sich nicht halten lassen werden, wenn der Verkehr sich noch mehr steigert. Angesichts der dort entstandenen Verhältnisse versteht man die Abneigung der Londoner Verkehrstechniker gegen Straßenbahnen im Stadtinnern.

Trennung der Verkehrsarten voneinander, ist die Losung der Zukunft, namentlich Trennung des Durchgangsverkehrs vom Lokalverkehr. Wir haben in Deutschland noch viel zu lernen, ehe wir zu einem für die Zukunft haltbaren Verkehrswesen kommen. Auch in London ist nicht alles gelöst, was erledigt werden muß. Aber es ist doch lehrreich, dem Wogen der die Riesenstadt durchziehenden Massen aufmerksam zu folgen.

# PLATZGESTALTUNGEN IN BRÜNN.

Hierzu die Tafeln 29—31.

Von Regierungsbaumeister CHRIST, Görlitz.

Die mährische Landeshauptstadt Brünn besitzt eine im Verhältnis zu ihrer räumlichen Ausdehnung große Anzahl sehr interessanter alter Platzgestaltungen. Diese sind zwar alle nicht mehr in der ursprünglichen Reinheit erhalten; es bestehen dafür aber Bilder, die uns den Reiz ihres ehemaligen Aussehens zeigen. Nach ihnen und nach älteren Stadtplänen lassen sich die Absichten der Erbauer noch erkennen und bis ins einzelnste verfolgen.

Wenn wir, vom Bahnhof kommend, die Ferdinandsgasse hinaufgehen, so bietet sich uns schon nach wenigen Schritten auf der linken Seite ein reizvolles Bild dar, wenn wir uns bemühen, die Neubauten dabei zu übersehen. Wir schauen in einen kleinen, schön geschlossenen Platz hinein, den Kapuzinerplatz (Abb. a, Tafel 29).*) Linkerhand erhebt sich in schlichten Formen und guten Verhältnissen, ganz eingebaut, die Kapuzinerkirche. In ihrer Ecke bleibt sie unberührt von allem Verkehr, der an der anderen Seite des Platzes vorbeizieht. Es ist ihr dadurch einerseits eine viel würdigere Lage gegeben, andererseits ist aber auch aus praktischen Gründen zur Vermeidung von Verkehrsstauungen beim Ausgang des Gottesdienstes diese Anordnung für eine Kirche sehr glücklich. Eine Terrasse ist noch vorgelagert, die von dem Besucher erst überschritten werden muß, bevor er in das Innere des Kirchenraumes gelangen kann, so die weihevolle Stimmung erhöhend. Die Figuren der Heiligen, die auf dieser Terrasse aufgestellt sind, schmücken in geschickter Weise die Wand des Platzes.

Während wir hier einen sehr kleinen Platz vor uns haben, der fast nur als Straßenerweiterung empfunden wird, betreten wir nun einen anderen daneben liegenden, der durch auffallende Weiträumigkeit ausgezeichnet ist, den Krautmarkt. Dabei können wir, wie nicht selten im Städtebau,

*) Sämtliche Grundrisse sind im gleichen Maßstab und so dargestellt, daß Norden oben ist. Ferner ist ihnen der frühere, noch vor 20 Jahren vorhandene Zustand zugrunde gelegt. Wesentliche spätere Abänderungen sind durch punktierte Linien gekennzeichnet.

eine anscheinend beabsichtigte Kontrastwirkung beobachten, die darauf abzielt, die Wirkung des einen von zwei Stücken durch das andere entgegengesetzt ausgebildete zu steigern.

Bei dem Krautmarkt ist die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß trotz der vielen Straßeneinmündungen das Bild an keiner Stelle zerrissen wird. Man beachte, wie geschickt manche Häusergruppen vorgeschoben sind, um die Lücken fast für jeden nur möglichen Standpunkt des Beschauers zu decken. Der ganze Platz erscheint wie aus drei kleinen Plätzen zusammengewachsen. Mehrere historische und klassische Bauwerke begrenzen ihn. Sehr glücklich ist die Aufstellung der Dreifaltigkeitssäule auf der höher gelegenen Südwestseite sowie des großen Brunnens in der Mitte, eines Werkes Fischers von Erlach, außerhalb der an Ort und Stelle am besten erkennbaren Verkehrslinien.

Textbild 11 auf S. 107 des Jahrganges 1910 unserer Zeitschrift veranschaulichte den ehemaligen Reiz eines Ausblickes auf den Rathausturm, der jetzt durch die beiden neuen Eckbauten sehr beeinträchtigt ist. Von letzteren steht der linke nun schon ziemlich lange, etwa zwei Jahrzehnte. Der rechte wurde vor wenigen Jahren erst errichtet, und den Bemühungen und Anregungen von am Orte ansässigen Baukünstlern ist es zu danken, daß wenigstens das im Bilde g, Tafel 30 ersichtliche Bauwerk, welches gegenüberdem zuerst in Aussicht genommenen eine bedeutende Verbesserung darstellt, zur Ausführung kam. Während nach dem ersten Plan der Ausblick auf den Rathausturm durch zwei ähnliche Häuserkolosse eingerahmt worden wäre, ist nun ohne Abänderung der Gebäudehöhe durch Einrücken des dritten und vierten Geschosses des rechten Baues das Bild, soweit es noch möglich war, gerettet worden.

Was die Grundrißgestaltung des Platzes anbetrifft, so erkennen wir heute in dem durch punktierte Linien eingezeichneten Straßendurchbruch einen eigenartigen Eingriff der späteren Zeit. In dieser Ecke befand sich früher nur ein ganz schmaler, überbauter Durchgang, der sich gar nicht als eine Durchbrechung der Platzwand geltend machen konnte und auf älteren Stadtplänen nicht einmal angegeben ist. Ein Grund für die Anlage einer so breiten Straße an dieser Stelle wird auch nicht gefunden werden können, da der Krautmarkt durchaus kein Verkehrsplatz ist, vielmehr von Fuhrleuten seines ansteigenden Bodens wegen eher umgangen wird, was ihm indessen in seiner Eigenschaft als Marktplatz gerade zugute kommt. Und wie unnötig der Durchbruch für den Verkehr war, ist dadurch klar bewiesen, daß an Markttagen der Eingang zu dieser Straße, sogar die ganze Straße, mit Verkaufsständen zugestellt wird. Die neue Straße ist auch zum Befahren ziemlich ungeeignet, weil sie an dem Übergang zu dem Platze in ihrem Längsprofil einen starken Knick aufweist und mit einem Male zu steil abfällt. Infolge der Geländeunterschiede war dies für eine Straßenanlage eine der ungünstigsten Stellen. Sie war deshalb von den Alten geschickt vermieden und zur Bildung einer auf einem Markt dringend notwendigen ruhigen Platzecke benutzt worden.

Es wäre nur zu wünschen, daß man überall die in solchen Erwägungen so klar sich offenbarenden Erfahrungen auch wirklich beherzigen und nicht noch weiterhin Städte durch zweck- und ziellose Straßendurchbrüche und Herausreißen ganzer Baublöcke verkehrstechnisch und künstlerisch schädigen würde.

In diesem Sinne wäre es auch entschieden ein Fehler, bei einer Regelung der Westseite des Krautmarktes die dort einmündenden Gassen zu verbreitern, da diese für den dort herrschenden Verkehr vollkommen ausreichend sind und auch für die Zukunft ihren Zweck erfüllen werden. Ganz besonders die nach der Domkirche E führende Domstiege wird infolge ihrer Steilheit niemals größeren Verkehr aufzunehmen haben. Würde man aber wirklich einmal, einer so vielfach verbreiteten falschen Vorstellung von Luft- und Lichtbedürfnis nachgebend, die Verbreiterung der Gassen vornehmen oder womöglich gar den Baublock F ganz entfernen, so wäre die jetzt noch vorhandene künstlerische Wirkung der ganzen Partie und vorzugsweise des sehr reizvollen mit der Dreifaltigkeitssäule geschmückten Plätzchens, das in so glücklicher Weise den Eingang zur Domstiege vermittelt und schon eine innere Beziehung zu dem Domplatz und dem Dome selbst verrät, ganz und gar vernichtet.

Ein mit den angeführten Fehlern oft im Zusammenhang auftretender Übelstand ist die Sucht, die so fein empfundenen Linienführungen und Vorsprünge nach dem Linealschema abzuhobeln. Dies beweist nur eine vollständige Verständnislosigkeit gegenüber den von den Alten so geschickt angewendeten Kunstgesetzen. In unseren Lageplänen sind mehrfach gute Beispiele vertreten, deren zwecklose Zerstörung sehr zu bedauern wäre. Man beachte auch die übrigen kleinen Vorsprünge, die unzweifelhaft dazu dienen sollen, den Einblick in die Straße vom Platze aus zu verdecken, ein Motiv, das so häufig wiederkehrt, daß es unmöglich als Zufälligkeit erklärt werden kann, desgleichen ferner das Versetzen und Krümmen der Straßen. Solche fast immer mit Absicht aus städtebaukünstlerischen Rücksichten angelegten Grundrißgestaltungen sollten, sofern sie noch ihrer Umgebung entsprechen, auch bei Neubauten möglichst übernommen, nicht aber planlos dem Lineal- und Abrundungssystem zum Opfer gebracht werden.

Ein Platz von äußerst feinsinniger Grundrißlösung ist der nun folgende, der Dominikanerplatz (Abb. b, Tafel 29 und h und i, Tafel 30) mit der Dominikanerkirche und dem alten Landhaus. Das Gelände steigt nach Südwesten zu an. Auch hier liegt vor der Kirche, nach dem tieferen Teil des Platzes zu, eine Terrasse, die mit Statuen geschmückt ist. Zu bemerken ist wieder die vorzügliche Geschlossenheit der Anlage. Man wähle, welchen Standpunkt man wolle, nirgends ist es möglich, zu dem Platz hinauszuschauen. Die Ausblicke auf die Kirche von der Einmündung der Straßen auf der Nord- und Südostecke her konnten nicht geschickter geschaffen werden. Die Entfernung des Beschauers von der Kirche im Verhältnis zu ihren Abmessungen ist in dem Augenblick, da er den Platz betritt, die denkbar günstigste. Kulissenartig vorgeschobene Häuser vermitteln den notwendigen Begriff der Größenverhältnisse der Kirche und rahmen das Bild ein. Feinfühlig angelegte Straßenkrümmungen und Ausbauchungen tragen dem Stauen des Verkehrs an den Kreuzungspunkten Rechnung. Auch hier stehen wir vor einer Schöpfung, die von einer vollen Beherrschung der Raumwirkung und künstlerischen Effektsteigerung Zeugnis ablegt.

Leider kann man sich indessen jetzt nur noch schwer den ehemaligen Eindruck der Anlage ganz vergegenwärtigen. Auf der Ostseite sind neue, hohe Häuser entstanden, die mit der Kirche gar nicht harmonieren und ihre Verhältnisse drücken. Die von Nordosten einmündende Straße ist, was ja wohl nicht gut zu umgehen war, verbreitert worden, und die elektrische Bahn fährt jetzt hindurch. Auf der Nord-



Abb. 1. Der Große Platz in Brünn: Äußeres Aussehen vor dem Durchbruch. Im Hintergrunde die Jakobskirche.



Abb. 3. Der Große Platz heute. Am Ende des Durchblicks das Deutsche Haus.



Abb. 2. Der Große Platz nach dem Durchbruch.

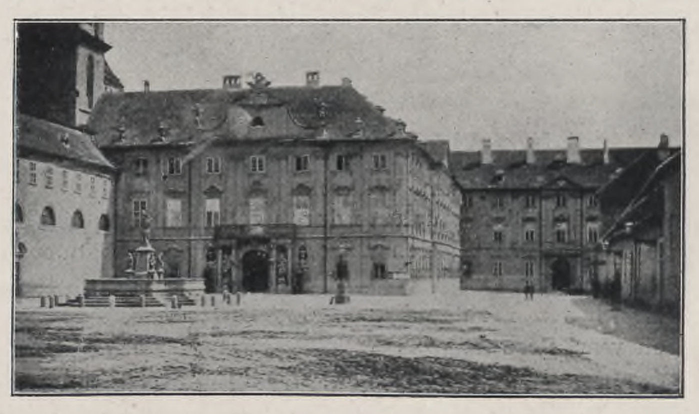
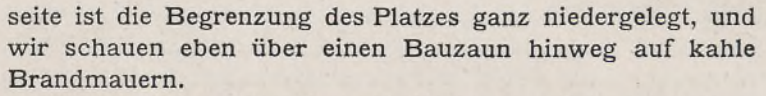


Abb. 4. Der Lazanskyplatz. Blick gegen die Statthalterei. Links die St. Thomaskirche. Vorn ein Brunnen, der jetzt entfernt ist.



seite ist die Begrenzung des Platzes ganz niedergelegt, und wir schauen eben über einen Bauzaun hinweg auf kahle Brandmauern.

Ein versöhnendes Moment bietet uns aber wenigstens immer noch der Blick nach Westen auf das ganz mit der Kirche zusammengebaute alte Landhaus, von dem aus man zu dem Kreuzgang der Kirche gelangen kann. Es zeigt eine in den klassischsten Verhältnissen und Formen aufgeführte Fassade.

Eines sehr bedauerlichen Umstandes muß noch Erwähnung getan werden. An der Stelle C stand eine interessante alte Kapelle mit schönen gotischen Maßwerken. Sie war vor 1297 erbaut und Cyrill- und Methudkirche genannt. Sie stellte einen in Südböhmen und Mähren heimischen Typus zweischiffiger einsäuliger kirchlicher Bauten dar und zeichnete sich durch Eigenartigkeit, schöne Gliederung und gute Einzelheiten aus. Trotz des von berufenster Seite erhobenen Einspruchs und trotzdem sie noch nicht baufällig war, wurde sie vor wenigen Jahren abgebrochen.

Es war der Vorschlag gemacht worden, die Kapelle, die bisher als Speicherraum gedient hatte, zu schonen und zu Museumszwecken zu verwenden, ferner nach Abreißen der alten Nonnenhauskaserne D die Bauflucht dort etwas zurückzusetzen, um einen größeren Teil der schönen Landhausfassade bloßzulegen und den Eingang zu der engen Nonnengasse zwischen dem neuen Baublock und dem alten Landhaus zu überbauen. Wäre dieser Vorschlag zur Ausführung gekommen, so hätte man damit eine sehr gute und interessante Platzwirkung geschaffen. Da in dem alten Landhaus schon ein Museum untergebracht ist, so wäre die Verwendung der alten Kapelle sowie gegebenenfalls auch des zu errichtenden Neubaus zu einer Erweiterung ganz am Platze gewesen.

Im folgenden sehen wir ein Beispiel einer ringsum ziemlich eng von Gebäuden eingeschlossenen Kirche (Abb. a und e, Tafel 29). Es ist der sehr hoch gelegene Dom St. Peter und Paul. Vom Krautmarkt her, von Nordosten kommend, steigen wir die schmale, steile Domstiege hinan, ohne von dem Bauwerk selbst etwas zu sehen. Unser Gefühl der Erwartung wird noch erhöht, wenn wir die Treppe erreichen, die, oben durch zwei Figuren bekrönt, zu dem Fuße der Kirche führt. Überraschend steigt diese nun erst allmählich vor uns auf, in ihrer Größe wachsend. Durch ihre enge Umgebung erscheint sie uns ihren Abmessungen nach noch viel bedeutender, als sie ist.

Dabei müssen wir uns den Dom in früherer Gestalt denken, wie ihn die nach einem alten Bilde hergestellte Abb. e zeigt. Die neuere Zeit hat auch an diesem Bauwerk ihre in künstlerischen Fragen so unglückliche Hand betätigen müssen, um es zu „verbessern". Kaum glaublich, aber leider wahr, die schöne historisch überlieferte Barockfassade wurde vor einer Reihe von Jahren niedergerissen

und in gotischem Stile neuerbaut, weil der Dom ursprünglich eine gotische Anlage war. Auch die beiden spitzigen Türme, die dem Fremden sofort unangenehm ins Auge fallen, sind eine Errungenschaft dieser „stilreinen" Neugestaltung.

Nur erwähnt seien weiterhin der Stadthofplatz, welcher besonders malerische Einblicke in die nach Nordosten abfallende Dominikanergasse (Abb. k und l, Tafel 30) gewährt, und eine die Form des Kapuzinerplatzes wiederholende Erweiterung der Bischofsgasse. Beide sind heute durch die dort errichteten Bauten reizlos.

Ein kleines, aber wohl am reinsten erhaltenes Beispiel alter Städtebaukunst darf nicht übergangen werden. Es ist das Römerplatzel (Abb. c, Tafel 29 und m und n, Tafel 30). Eigentlich sind es drei zusammenhängende, je in sich gut geschlossene Plätzchen. Diese Aufeinanderfolge überrascht den Fremden, die Wirkung ist ungemein interessant und von intimem Reiz.

Es folgen nun noch unserer Einteilung nach der große Platz, der Jakobsplatz und der Lazanskyplatz (Abb. d, Tafel 29). Alle drei sind nicht mehr im ursprünglichen Zustande erhalten. Um dem Verkehr nicht im Wege zu stehen, wurden viele für die Raumwirkung dringend notwendige Häusergruppen zum Opfer gebracht.

Zunächst die beiden erstgenannten. Der große Platz erscheint jetzt ziemlich weiträumig. Dies erklärt sich dadurch, daß dort ehemals eine Kirche stand, die Nikolaikirche, von allen Seiten umbaut. Sie gehörte auch, wie die Cyrill- und Methudkirche, zu den zweischiffigen, einsäuligen Kirchen und war 1225—1231 errichtet worden. Seit 1786 wurde sie für gottesdienstliche Zwecke nicht mehr verwendet und diente von da an eine Zeitlang als Militärdepositorium und städtische Wage, bis sie, wohl unnötigerweise, in den Achtziger Jahren abgerissen wurde. Daß sie von sehr malerischer Wirkung gewesen ist, zeigt unsere Abb. f, Tafel 29. Es standen auf dem großen Platz noch die Militärhauptwache und ein großer, sehr schöner Brunnen. Auch von letzterem ist hier kein Stein mehr übrig. Auf dem Bilde ist er noch zu erkennen.

Von den Platzwänden interessiert uns am meisten die nördliche, deren wohl beabsichtigte Geschlossenheit besonders hervorzuheben ist. Die mittlere der drei dort ausmündenden Straßen ist deshalb schmäler gehalten, um gerade hier in der Mitte keine Lücke zustande kommen zu lassen. Deswegen ist ihr auch eine leichte Krümmung gegeben, und wohl aus demselben Grunde schiebt sich der rechte Häuserblock ein wenig vor, um den Straßendurchblick zu verdecken. Mehr für den Verkehr geschaffen ist der große Platz auf einen sehr wirkungsvollen Kontrast mit seinen beiden ruhevolleren und ernsteren Nachbarn, dem Dominikaner- und dem Jakobsplatz, gestimmt.

Diesem letztgenannten, zu dem wir jetzt kommen, wurde demzufolge eine möglichst intime Wirkung gegeben, wie seine Bestimmung als Kirchplatz es fordert. Bei genauer Betrachtung des Grundrisses erkennen wir hier eine äußerst interessante Anlage in bezug auf die Gruppierung der Häuser um die Kirche. Letztere bildet ein gutes Abschlußbild für mehrere Straßen; die Baublöcke H, I und besonders G sind dicht an sie herangerückt und bewirken durch den Vergleich der Verhältnisse eine Steigerung des Eindrucks. Dafür ist von einigen ausgesuchten Punkten, als welche etwa die mit × bezeichneten zu gelten haben, der Anblick der Kirche um so reizvoller, um so reizvoller auch, weil sie überall in einem gut geschlossenen Bilde erscheint. Bei der Betrachtung des Platzes übersehe man übrigens auch nicht die zweckmäßige Erweiterung der Straßen an den Mündungen und die hierdurch bedingten feinen, nicht übertriebenen Krümmungen.

Leider muß nun wieder gesagt werden, daß alle diese künstlerisch so wohl erwogenen Einzelheiten und ihr geschickt berechnetes Zusammenwirken heute nicht mehr bestehen. Es ist eine Straße durchgebrochen worden, wie die punktierte Linie andeutet. Künstlerisch wertvolle Bauwerke sind dabei gefallen, um den nüchternsten Gebilden Platz zu machen. Auch der Baublock H ist in einer vom Standpunkte der Schönheit sehr gewagten Weise mit einem fast turmartig wirkenden Gebäude neu bebaut und nun von der Kirche abgerückt, G ganz niedergelegt, auch auf der Nord-, West- und Südseite sind neue, im Verhältnis zur Kirche viel zu hohe Häuser entstanden, wo irgend möglich, sind zugleich damit die Straßen verbreitert. Das genügt, um auszudrücken, daß dieser Platz gegenüber früheren Zeiten allen Reiz eingebüßt hat. Siehe Textbilder 1—3.

Man wird nach dem Zweck und nach dem erzielten Erfolg dieses Durchbruchs fragen. Zwei Punkte sind zu betrachten, um diese Frage beantworten zu können, und zwar: Wie stellt sich das Ergebnis vom Standpunkte der Ästhetik und wie vom Standpunkte der Verkehrstechnik aus betrachtet dar?

Um zunächst die erste Frage zu beantworten: Man hat einen Durchblick geschaffen von dem südlichsten Ende des großen Platzes bis hinauf zum Deutschen Haus. Durchblicke können sich zuweilen sehr reizvoll ausnehmen, und es gibt viele klassische Beispiele, wo ein am Ende einer durchlaufenden Straße oder Allee erscheinendes Bauwerk oder Denkmal von zauberhaft schöner Wirkung ist. Solche Vorbilder hier als Beleg anzuführen, würde aber eine Verkennung des Wesentlichsten bedeuten, das bei diesen Anlagen nur in dem ununterbrochenen Durchlaufen der Straßen oder Alleen (oder auch der Säulen und Pfeiler in Kirchen) in möglichst gleichen Abständen auf das als Ziel, als point de vue erscheinende Bauwerk oder Denkmal (oder den Altar) zu beruht. Durch die sich ununterbrochen aneinander reihenden, voreinander fliehenden Häuser, Bäume oder Säulen werden nämlich hierbei dem Auge Gegenstände dargeboten, die alle ihrer Größe und Entfernung nach bekannt sind, und an denen es vorbeigleiten und so einen Maßstab zur Beurteilung der Verhältnisse des entfernten Gegenstandes gewinnen kann.

(Schluß folgt.)

# STÄDTEBAU IN KANADA.

Von Regierungsrat WERNEKKE, Berlin-Zehlendorf.

Eine eigenartige Lösung einer allerdings auch ungewöhnlichen städtebaulichen Aufgabe wird zurzeit in Kanada durchgeführt. Die Grand Trunk Pacific-Eisenbahn durchzieht ganz Kanada in einer Länge von 5728 km von Moncton in Neubraunschweig am Atlantischen bis Prince Rupert am Stillen Ozean. Dabei führt sie im Inneren des Landes durch

ausgedehnte, noch fast unbesiedelte Gegenden, die aber wegen ihrer Fruchtbarkeit eine aussichtsreiche Zukunft haben. Die Eisenbahngesellschaft, die die westliche Hälfte der Strecke baut, wird dabei von der Regierung unter anderem dadurch unterstützt, daß ihr außer dem Grund und Boden, den sie für die Bahnanlagen selbst braucht, noch große Flächen Landes überwiesen werden; durch den Verkauf dieser Flächen macht sich die Eisenbahngesellschaft einerseits wenigstens für einen Teil ihrer Aufwendungen beim Bau der Eisenbahn bezahlt, andererseits sorgt sie durch Ansiedelung einer Ackerbau treibenden Bevölkerung dafür, daß in den von ihr durchzogenen Gebieten Güter erzeugt und verbraucht werden, die mit der Eisenbahn an- und abgefördert werden. Infolge dieser Bodenpolitik gehört es auch zu den Aufgaben der Eisenbahnverwaltung, Städte zu gründen. Dies geschieht in folgender Weise: In Entfernung von 13 km — dieser Abstand wird so genau wie möglich eingehalten — wird auf der Nordseite der Eisenbahn mit dem Bahnhof als Ausgangspunkt eine 24,5 m breite Straße, die „Hauptstraße", die auch in allen Städten diesen Namen führt, angelegt. In genau gleichen Abständen gehen von dieser andere, 18,3 m breite Straßen aus, so daß der bekannte schachbrettartige Gundriß entsteht, der auch bei einer Anzahl älterer amerikanischer Städte für die Phantasielosigkeit ihrer Erbauer und die Eile, mit der es bei ihrer Anlage zuging, so bezeichnend ist. Das Ruskinsche Wort, daß Eisenbahnen und landschaftliche Schönheiten nicht miteinander zu vereinigen sind, hat heutzutage keine Gültigkeit mehr; die Heimatschutzbewegung hat auch die Eisenbahnen in ihren Kreis gezogen, und wir haben heute Eisenbahnanlagen in genügender Zahl, die beweisen, daß eine Eisenbahn auch neue Reize in eine Landschaft hineintragen kann. Außerdem haben wir heute in vielen Beziehungen andere Begriffe von Schönheit als früher, die gerade auf technischem Gebiet von Bedeutung sind. Ein Bau, der richtig entworfen ist, in allen seinen Teilen die zur Erfüllung seines Zweckes geeignetste Anordnung aufweist und diesen Zweck auch in angemessener Form nach außen zum Ausdruck bringt, gilt uns auch ohne äußerliche Zierformen für schön. Hier ist aber einmal gezeigt, daß es sehr wohl möglich ist, bei Anlage einer Eisenbahn alle ästhetischen Gesichtspunkte vollständig außer acht zu lassen. Einige wenige Städte der beschriebenen Art, sagt die englische Zeitschrift „Railway Engineer" bei ihrer Beschreibung, wären ja noch zu ertragen; aber wenn man auf einer Strecke von 1600 km an 125 solchen Städten vorbeifährt, so bedarf es der ganzen erhabenen Schönheit der dann folgenden Fahrt durch das wildromantische Felsengebirge, um jenen Eindruck wieder zu verwischen.

Der Zug der Zeit, wenigstens soweit der Städtebau in Frage kommt, scheint die kanadischen Ingenieure nicht berührt zu haben. Das ist um so bedauerlicher, als durch so verunglückte Stadtanlagen wie die hier beschriebenen ein Schaden angerichtet wird, der nie wieder gutzumachen ist. Es werden dadurch in einer Gegend, die schon wegen ihrer Fruchtbarkeit nicht ohne landschaftliche Reize sein kann, Städte geschaffen, die schon von dem vorhin angedeuteten Gesichtspunkt aus, nämlich weil ihr Straßennetz für den Verkehr unzweckmäßig ist, als unbefriedigend bezeichnet werden müssen. Eine spätere Beseitigung einer derartigen Anlage ist aber ganz ausgeschlossen. Vor welch reizvolle Aufgaben könnten aber die hier geschilderten Verhältnisse einen nach neuzeitlichen Grundsätzen arbeitenden Städtebauer stellen! Daß in anderen Beziehungen beim Bau der Grand Trunk Pacific-Eisenbahn Hervorragendes geleistet wird, soll durchaus nicht verkannt, sondern im Gegenteil hier besonders betont werden; gerade deshalb ist es aber um so bedauerlicher, daß die zweifellos überaus tüchtigen Fachleute, die an dem Riesenwerk beteiligt sind, die städtebauliche Seite der ihnen gestellten Aufgabe so ganz unbeachtet lassen. Ihr Ruhm als Eisenbahnbauer wird unvergänglich sein; schade, daß nicht auch noch hinzugefügt werden kann, daß sie auch für eine neue Aufgabe des Städtebaues eine Lösung gefunden haben, die ihnen in der Geschichte dieses wichtigen Zweiges der Technik ein ebenso ruhmvolles Andenken sichert.

# MITTEILUNG.

Der Vorsteher der Stadtverordneten von Neukölln, wo REINHOLD KIEHL bis zu seinem Eintritt in die Verwaltung des Zweckverbandes von Groß-Berlin als Stadtbaurat in glücklichster Weise gewirkt hatte, sprach es in seinem dem Verstorbenen in öffentlicher Sitzung gewidmeten Nachrufe offen aus, was bis dahin nur Fachgenossen sich zugeraunt haben: daß Kiehl unter der Last eines unerquicklichen Amtes zusammengebrochen sei.

Was für Hoffnungen sind unter den Architekten gerade auf dieses Amt gesetzt worden?! Kaum eine ist davon erfüllt. Kiehl hat selbst noch Freunden gegenüber daraus kein Hehl gemacht. Aber auch ein anderer als Kiehl, der ein trefflicher Architekt, doch kein eigentlicher Städtebau war, wäre an diesem Amte gescheitert, auch einer von stärkeren Nerven, dem kleinliche Korrekturarbeit statt schöpferischer Tätigkeit, sachverständige Gutachterei statt entscheidender Führung zugemutet wird. Die Stellung war eben nicht eine solche, daß sich ein Künstler darin frei regen und frei bewegen kann. Zum Teil liegt dies in dem Gesetzt das den Zweckverband schuf, zum Teil aber auch an der Organisation seiner Verwaltung. Letzteres könnte geändert und müßte von allen gefordert werden, die sich etwa versucht fühlen sollten, das frei gewordene Amt zu erstreben.

D. S.

# NEU EINGEGANGENE BÜCHER.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

BERICHT ÜBER DIE VERSAMMLUNG DER RHEINISCHEN BAUBERATUNGSSTELLEN am 26. Juni 1912, im Vortragssaale der Städte-Ausstellung zu Düsseldorf, im Auftrage des Ausschusses der „Rheinischen Bauberatungsstelle" herausgegeben durch Regierungspräsident a. D. Dr. zur Nedden in Coblenz.

a) Bauberatung und Baupolizei. Berichterstatter: Geheimer und Oberbaurat Schmidt-Dresden; Dr.-Ing. Sidow-Düsseldorf.

b) Die Organisation der Rheinischen Bauberatung. Berichterstatter: Regierungspräsident a. D. Dr. zur Nedden-Coblenz.

In der Konferenz fanden neben der Behandlung allgemeiner Gesichtspunkte vor allem folgende Sonderfragen nähere Erörterung: das

Verhältnis der Bauberatung zur Baupolizei, die Ansiedlung von Architekten in kleineren Städten und auf dem platten Lande, die Frage, ob die Bauenden nur durch mündliche Einwirkung und Belehrung (Verweisung an tüchtige Architekten) oder auch durch Bereitstellung von Skizzen unterstützt werden sollen, die Veranstaltung von Vorträgen und Ausstellungen durch die Bauberatungsstellen und endlich die von mehreren Seiten empfohlene Maßnahme, daß durch die „Rheinische Bauberatungsstelle" zu Düsseldorf eine Art von Zusammenschluß für sämtliche Bauberatungsstellen der Provinz gesucht werden möge. Die dieserhalb in den Leitsätzen gemachten Vorschläge wurden im allgemeinen gutgeheißen. Es soll aber noch der Ausschuß der „Rheinischen Bauberatungsstelle" — u. a. unter Zuziehung geeigneter Personen — ein Programm vorlegen, das Stellung und Aufgaben der „Rheinischen Bauberatungsstelle" als Mittelpunkt und Sammelstelle des näheren zu umschreiben haben wird.




INTERNATIONALER WOHNUNGSKONGRESS. Vom 8. September d. J. an wird der internationale Wohnungskongreß kraft einer durch die niederländische Regierung und die Haager Gemeindeverwaltung ergangenen Einladung zum erstenmal in Holland tagen, und zwar im Kurhaus zu Scheveningen.

Die Fragen der Wohnungsfürsorge in den Städten und auf dem Lande und der zweckmäßigen Stadterweiterung ziehen immer mehr die Aufmerksamkeit auf sich.

Die diesmal zur Verhandlung gelangenden Punkte sind folgende:

1. Verbesserung der Wohnungsverhältnisse auf dem Lande;
2. Verbesserung und Beseitigung schlechter Wohnungen;
3. Wohnungsüberfüllung;
4. Stadterweiterung.

Die Verhandlungen und Debatten über diese Punkte werden durch Berichte vorbereitet. Zur Erstattung dieser Berichte wurden für jeden einzelnen Punkt der Tagesordnung die bekanntesten Fachmänner des In- und Auslandes gewonnen. Sämtliche Berichte über die Fortschritte der Wohnungsreform während der letzten Jahre, denen wir aus den verschiedenen Ländern entgegensehen, werden den Teilnehmern im Laufe der dem Kongreß vorangehenden Monate zugesandt.

Zu gleicher Zeit wird den Kongreßbesuchern die Gelegenheit geboten werden, an Ort und Stelle Kenntnis zu nehmen von dem, was in den letzten Jahren in verschiedenen Teilen Hollands auf dem Gebiete der Wohnungsreform und Stadterweiterung zustande gekommen ist. Das freundliche Entgegenkommen und die Mitwirkung einiger Ortsbehörden und Privatpersonen ermöglicht es für alle, lehrreiche Ausflüge nach Amsterdam, Arnhem, Hengelo und vielleicht auch nach Rotterdam und Enschede zu machen, wobei den ausländischen Abgeordneten einige der schönsten landschaftlichen und großstädtischen Bilder Hollands vorgeführt werden sollen. Amsterdam, die durch ihre aus dem 17. Jahrhundert stammende Anlage berühmte Hauptstadt des Reiches, die seit einigen Jahren auch ein gutgebautes Wohnungsviertel in der Nähe des Reichsmuseumsgebäudes aufzuweisen hat, und wo die vielen während der Kongreßtage zu veranstaltenden Ausstellungen zu einem Besuche einladen, Städte wie Rotterdam mit seinen großartigen Hafenwerken, Arnhem, wo die Anlage der Stadt und die Schönheit der Natur um den Vorrang streiten, Enschede und Hengelo mit ihrer regen Industrie werden bei dem Ausländer zweifellos eine angenehme Erinnerung zurücklassen. Nicht weniger wird dies der Fall sein mit der schönen Residenz und dem mit ihr verbundenen Badeorte Scheveningen, wo der Kongreß seine Sitzungen abhalten wird.

Wahrscheinlich werden sich die Kongreßbesucher auch noch in anderer Weise ein anschauliches Bild von dem, was Holland auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge geleistet hat, machen können. Der Verein „Niederländischer Kongreß für öffentliches Gesundheitswesen" plant nämlich eine Sonderausstellung, welche die bedeutendsten in Holland auf dem Gebiete der Wohnungsreform erzielten Ergebnisse in sachverständiger Auswahl zu veranschaulichen bezweckt.

Die Beiträge sind: Für Mitglieder 17 Mk. Sie sind berechtigt, dem Kongresse beizuwohnen und sich an den damit verbundenen Festlichkeiten und geplanten Ausflügen, deren Programm und Kosten näher bekanntgemacht werden, zu beteiligen. Sämtliche Kongreßschriften werden den Mitgliedern unentgeltlich zugesandt.

Für Damen, die der Verwandtschaft der Kongreßmitglieder angehören und in ihrer Begleitung sind, ist der Beitrag auf 9 Mk festgesetzt worden. Ihnen steht gleichfalls das Recht zu, dem Kongresse beizuwohnen und an den Ausflügen und weiteren Festlichkeiten teilzunehmen. Sie erhalten aber keine Schriften.

Für Subskribenten ist der Beitrag 10 Mk. Nach dem Kongreß werden ihnen die Berichte zugesandt.

FÖRDERUNG DER BAUWEISE DURCH DIE STAATLICHE UND KOMMUNALE VERWALTUNG. Über die „Förderung der Bauweise durch die staatliche und kommunale Verwaltung hatte der bei der Zentralstelle für Volkswohlfahrt bestehende Hauptausschuß für Bauberatung in den Tagen vom 7. bis 16. April einen Kursus veranstaltet, der dazu bestimmt war, Verwaltungsbeamten und leitenden Baubeamten einen Überblick über das in Frage kommende Gebiet zu gewähren, sie über die Probleme zu unterrichten und die in Betracht kommenden Mittel und Maßnahmen an der Hand praktischer Erfahrungen vor Augen zu führen. Der Kursus war veranstaltet mit Unterstützung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, das auch die nachgeordneten Behörden auf das Unternehmen aufmerksam gemacht hat. In den Vorträgen wurden die Fragen der Bauweise, des Heimatschutzes, der modernen Aufgaben im Bauwesen, die Verunstaltungsgesetze, die Bauberatung sowie die sonstigen Mittel einer Beeinflussung der Bauweise behandelt. Besondere Vorträge behandelten das Bauernhaus, das Arbeiterhaus auf dem Lande, das Kleinhaus für Industriearbeiter, das kleinere und größere Miethaus sowie ferner den Fabrikbau, die städtische Fassaden-

gestaltung, die öffentlichen Gebäude in Stadt und Land, das Bauplanwesen sowie Baukonstruktionen und Baustoffe. Die Vorträge wurden ergänzt durch mehrere Ausflüge in die nähere und weitere Umgebung von Berlin.

## INTERNATIONALE STÄDTEAUSSTELLUNG LYON 1914.

Die vom Magistrat der Stadt Lyon organisierte „Internationale Städteausstellung" wird, wie die „Ständige Ausstellungskommission für die Deutsche Industrie" im Anschluß an frühere Informationen bekanntgibt, vom 1. Mai bis 1. November 1914 stattfinden und mit einer „Exposition Lyonaise des Industries Locales" sowie einer „Exposition Coloniale Française" verbunden sein. Während der Ausstellung sollen verschiedene Kongresse, Konferenzen und Vorträge über alle Fragen des Städtewesens abgehalten werden, außerdem ist eine „Kunstausstellung" in Aussicht genommen, auch sind sportliche und andere Wettbewerbe sowie festliche Veranstaltungen geplant. Die zurzeit noch im Bau befindliche neue Schlachthausanlage, die, bevor sie ihrer eigentlichen Bestimmung übergeben wird, für die Veranstaltung dienen soll, umfaßt ungefähr 100000 qm, auf denen neben einer Riesenhalle eine große bedeckte Promenade und mehr als 40 Pavillons — u. a. für die erwartete ausländische Beteiligung — Platz finden werden. Das allgemeine Programm sieht eine Gliederung in einen wissenschaftlich sozial-ökonomischen und einen industriell-kommerziellen Teil vor. Ein Anmeldetermin für die ausländischen Aussteller soll erst noch festgesetzt werden.

Die Ausstellungsdrucksachen können an der Geschäftsstelle der Ständigen Ausstellungskommission (Berlin NW, Roonstraße 1) eingesehen werden.

## AKADEMIE FÜR KOMMUNALE VERWALTUNG IN DÜSSELDORF.

Die Akademie hatte mit dem 28. Februar ihr drittes Semester beendet. Etwa 25 Hörer unterzogen sich der Diplomprüfung. Das neue Semester, zu dem bereits eine erhebliche Zahl von Neuanmeldungen vorliegen, beginnt am 14. April. Das Programm der Hochschule für das Sommersemester 1913 bewegt sich mit Vorlesungen, Übungen und Besichtigungen in dem Rahmen der vorangegangenen Semester, die gezeigt haben, welche Unterrichtsbedürfnisse bestehen, so daß eine vorläufige Konsolidierung des Lehrplanes erfolgen konnte. Als nebenamtlicher Dozent für Bürgerliches Recht ist in den Lehrkörper der ordentliche Professor an der Universität Münster, Dr. Krückmann, eingetreten. Eine Erweiterung erhalten haben namentlich die, die regelmäßigen Vorlesungen ergänzenden Vorträge, für die als Vortragende gewonnen sind: Beigeordneter a. D. Dr. Lohmeier (Das Dezernat in der Gemeindeverwaltung), Direktor der städtischen Bücher- und Lesehallen — Dr. Jaeschke (Volksbildungspflege), Dr. Marie Baum (Kommunale und freie Wohlfahrtspflege in kleineren Gemeinden mit besonderer Berücksichtigung des kindlichen Lebensalters), Landesgeologe Dr. Wunstorf (Die geologischen Grundlagen für die Wasserversorgung der Gemeinden). Professor Dr. von Wiese und Kaiserswaldau ist von seiner Weltreise zurückgekehrt und nimmt die Vorlesungen und Übungen ebenfalls mit Beginn des Sommersemesters wieder auf. Gegen Ende des vergangenen Semesters ist an der Akademie eine staatswissenschaftliche Vereinigung von Studierenden entstanden.

## ZUR GARTENSTADTBEWEGUNG.

Es war und wird vielfach die Meinung verbreitet, daß zu teure Bodenpreise die Gründung von Gartenstädten in der Umgebung Berlins unmöglich machen. Das ist falsch. In guter Verkehrslage findet man noch überreichlich Baugelände mit allen Kulturerfordernissen, das nicht teurer als anderswo, ja selbst nicht teurer als in dem vielgepriesenen England. Sogar Gelände für Erbbaurecht stände zur Verfügung. Das Hindernis liegt nämlich in der Unmöglichkeit, ganz billige Wohnungen (etwa unter 400 Mk. p. a.) im Einfamilienlandhaustyp zu schaffen, ferner in der Schwierigkeit, eine solche Genossenschaft in praxi zusammenzubringen, die Hypotheken zu beschaffen, und schließlich die wirtschaftliche Existenzfähigkeit des Unternehmens zu erweisen, womöglich ohne staatliche Unterstützung durch niedrig verzinsliche Hypotheken in Anspruch zu nehmen. Unsere Theoretiker und Volksbeglücker mögen doch endlich einmal ihre Ideen zur Tat werden lassen. Sie versagen leider stets, wenn es zu handeln gilt. Meine Anregung geht dahin, eine wirkliche leistungsfähige Organisation für die Schaffung von Gartenstädten zu schaffen, die vornehmlich noch die Aufgabe haben soll, die Gemeinden zu bekehren, welche bekanntlich diesen Gründungen leider noch immer erfolgreich Schwierigkeiten zu machen pflegen.

Dipl.-Ing. Wehl, Reg.-Baumeister a. D.

## DER WETTBEWERB

zur Erlangung von Entwürfen zur Aufschließung und Bebauung eines Teils des Herrn Dr. C. Schütte gehörenden Geländes im Grollander Felde in Bremen war unter im Bremer Staatsgebiet ansässigen oder dort geborenen Architekten ausgeschrieben.

Eingegangen sind 36 Entwürfe.

Das Preisgericht hat folgende Preise verteilt:

I. Preis 2000 Mk. Motto: „Neudeutsch". Verfasser: Fritz Drieling.
II. Preis 1500 Mk. Motto: „Volkswirtschaftlich". Verfasser Heinz Stoffregen B.D.A.
III. Preis 1000 Mk. Motto: „Daheim". Verfasser Kayser und Jatho. D.F.A.,

sämtlich in Bremen.

Ferner sind folgende Ankäufe beschlossen worden:

1. Motto: „Grolland". Verfasser C. Heg (B.D.A.) und E. Runge.
2. Motto: „Stimmt's". Verfasser Fr. Behrens und O. Klatt unter Mitarbeit von Reinh. Ahlemann.
3. Motto: „Märtyrer". Verfasser H. Wagner (B.D.A.).
4. Motto: „An der Ochtum 2". Verfasser Fr. Martens,

sämtlich in Bremen.

Sämtliche Entwürfe waren in der Kunsthalle in Bremen bis zum 13. April einschließlich zur Besichtigung ausgestellt.

Die nicht preisgekrönten Entwürfe können nach Beendigung der Ausstellung bis zum 1. Mai gegen Ausweis im Bureau des Herrn Dr. Schütte, Obernstr. 34/36, abgeholt werden. Der Betrag der Unterlagen wird dabei zurückerstattet. Nach Ablauf der angegebenen Frist werden, soweit nicht Rückadressen angegeben sind, die Einsender durch Öffnen der Briefumschläge ermittelt und die Entwürfe nebst dem Betrag von 2 Mk. den Verfassern zurückgesandt. Ein Exemplar der Niederschrift des Preisgerichts wird jedem Verfasser übermittelt werden.

## STRASSENBENENNUNGEN.

Der Stadtrat in Wien hat nach einem Berichte des Stadtrates Schreiner den Verkehrszug in der Verlängerung der Habichergasse, jenseits der Gablenzgasse bis zur Güntherstraße, nach dem Begründer des modernen Städtebaues Architekten Kamillo Sitte (geboren in Wien 1843, gestorben 1903) mit „Sittegasse" benannt. Sitte war der Direktor der höheren Wiener Staatsgewerbeschule, und sein Werk „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" war bahnbrechend auf diesem Gebiete. Aus der Reihe der von ihm in Wien ausgeführten Bauten dürfte die Mechitaristenkirche wohl das bedeutendste Werk sein; von ihm rührt auch die Malerei in der Kirche her. Ferner wurde die Verlängerung der Haberlgasse, jenseits der Gablenzgasse bis zum Matthisplatz, nach dem österreichischen Ingenieur, Hauptmann und „Direktor der Festung und der Residenzstadt Wien" Donatus Felix v. Allio, geboren 1677, gestorben 1761, mit „Alliogasse" benannt, Allio leitete den Umbau des Presbyteriums der Stiftskirche in Klosterneuburg, der 1729 vollendet wurde. Er ist auch der Verfasser des Planes, nach dem in Klosterneuburg ein Kloster und eine großartige kaiserliche Residenz gebaut werden sollten, für die 1730 der Grundstein gelegt wurde. Allio und dessen Gemahlin sind beim Altar des heiligen Kreuzes in der Kapuzinerkirche am Neuen Markt in Wien in unmittelbarer Nähe der Grabstätte von Marco d'Aviano beigesetzt.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

10. Jahrgang 1913 6. Heft




** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **





# DER STADTBAUPLAN BEIM NEUEN STUTTGARTER HAUPTBAHNHOF.

Von Regierungsbaumeister H. WERNER, Stuttgart.

Das derzeitige Stuttgarter Empfangsgebäude ist im Jahre 1868 fertiggestellt worden und galt damals mit Recht als eine der schönsten Bahnhofsanlagen in Deutschland; namentlich erregte die von Morlok ausgeführte und in zierlichem Renaissancestil gehaltene Vorhalle (Abb. a und b, Tafel 32) allgemeine Bewunderung. Diese Anlage hat bis heute ausgehalten, ist aber nunmehr infolge der ungeheuren Steigerung des Verkehrs an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt.

Bei der Entwurfsbearbeitung für eine Neugestaltung trat nun die Frage auf: Sollte man die namentlich für den Personenverkehr so überaus bequeme Lage an der Schloßstraße (Abb. c, Tafel 32) beibehalten oder, wie andere wünschten, die gesamte Anlage mehr hinausrücken. Für beide Möglichkeiten sprachen gewichtige Gründe; schließlich gewann aber der Vorschlag, das neue Empfangsgebäude bis an die Schillerstraße hinauszuverlegen, die Oberhand und fand im Jahr 1907 die Genehmigung der Württembergischen Landstände, hauptsächlich deshalb, weil man hoffte, durch den Verkauf des seitherigen Bahnhofsgeländes die Gesamtkosten wesentlich herabmindern zu können. Es war nämlich der Eisenbahnverwaltung bereits im Jahre 1906 von einer Berliner Baugesellschaft, an deren Spitze der Fürst Guido Henckel von Donnersmarck stand, ein Angebot für das frei werdende Gelände von rund 21 Millionen gemacht worden, und zwar auf Grund eines von der Eisenbahnverwaltung ausgearbeiteten allgemeinen Planes für die Überbauung.

Dieser allgemeine Bebauungsplan (Abb. d, Tafel 33) wurde der Stadtverwaltung im Juni 1906 vorgelegt. Darauf ist der Haupteingang des neuen Bahnhofs in der Mitte angenommen und von hier an eine breite, bogenförmig gekrümmte Straße nach der Friedrichsbauecke gezogen. Gleichlaufend damit ist zwischen Bahnhofsplatz und Kronenstraße ein neues Straßenstück eingelegt, während die letztgenannte Straße bestehen bleibt. Hierbei fällt auf, daß die — offensichtlich als Hauptstraße des Ganzen gedachte — neue Bogenstraße nicht etwa nach dem Verkehrsmittelpunkt der Stadt führt, sondern nach einem verhältnismäßig jungen Stadtteil, der sich an Verkehrsbedeutung auch nicht im entferntesten mit der Altstadt messen kann.

In der Folge ergab sich nun aus technischen Rücksichten die Notwendigkeit, den Haupteingang des neuen Bahnhofs von der Mitte aus mehr nach Osten zu verschieben. Im Zusammenhang damit sowie zum Zweck näherer Ausarbeitung jenes ersten allgemeinen Entwurfs wurde im Jahre 1907 Professor Dr. Theodor Fischer vom Fürsten Donnersmarck beauftragt, für das in Frage kommende Gelände einen genauen Bebauungsplan anzufertigen. Es wurden von ihm nacheinander drei verschiedene Entwürfe gemacht und durch

die Eisenbahnverwaltung der Stadt vorgelegt. Nach dem zweiten wurde vorläufig der Vertrag mit dem Käufer des Geländes abgeschlossen und nach dem dritten, der in Abb. e, Tafel 33 wiedergegeben ist und der sich vom zweiten nur wenig unterschied, sollte der Bebauungsplan endgültig festgelegt werden.

Wie man sieht, war in diesem Plan der Grundgedanke des ersten Entwurfs, nämlich die Hauptstraße zwischen Bahnhofsmitte und Friedrichsbauecke, nennen wir sie in Zukunft der Einfachheit halber „Mittelstraße", beibehalten, obgleich der Eingang des Bahnhofs jetzt nach der Seite gerückt war. Indes war diese Straße nicht mehr bogenförmig geführt, sondern nach den Grundsätzen der modernen Städtebaukunst in gebrochenen Fluchten mit vorspringenden Ecken, Straßenerweiterungen usw., wodurch dem Ganzen unzweifelhaft ein hohes künstlerisches Gepräge verliehen wurde. Auch die Wandung des Bahnhofsplatzes war nicht mehr wie früher in einer geraden Linie durchgeführt, sondern derart gestaltet, daß gegenüber dem künftigen Haupteingang, entsprechend dem stärkeren dort zu erwartenden Verkehr, eine wesentliche Verbreitung vorgesehen wurde. Weitere Änderungen bestanden in der Querlegung jener obengenannten Straßenstrecke zwischen Baublock III und IV sowie in der Einfügung eines neuen ebenfalls quer verlaufenden Straßenstücks in Block II.

Dieser Plan wurde den Bürgerlichen Kollegien im August 1907 zur Genehmigung vorgelegt. Dabei machte sich zunächst ein lebhafter Wiederspruch geltend; indessen handelte es sich nicht etwa um die oben angedeutete Verkehrsfrage grundsätzlicher Natur, sondern um die Einzelausgestaltung des Plans. Ein ernstlicher Widerstand war übrigens schon mit Rücksicht auf die Kürze der zur Verfügung stehenden Frist (1. Okt. 1907) ausgeschlossen; die Stadtverwaltung befand sich dadurch von Anfang an in einer Zwangslage, die eine ruhige Prüfung des Planes unmöglich machte. Immerhin hatte der Einspruch des Bürgerausschusses den Erfolg, daß vom Käufer noch die Abgabe weiterer 100 qm zur Straßenfläche zugestanden wurde.

Nunmehr ruhte die Angelegenheit, bis der Verfasser vorliegender Abhandlung im Jahre 1909 bei Gelegenheit anderer städtebaulicher Studien u. a. auch den erwähnten Bebauungsplan zu Gesicht bekam und die ihm aufsteigenden Bedenken 1910 in einer Broschüre der Öffentlichkeit vorlegte.*) Darin werden folgende Einwendungen erhoben:

1. Der gefährlichste Punkt der ganzen Anlage ist die Ecke am Königstor, an welcher alle vom Mittelpunkt der Stadt dem Bahnhof zustrebenden Fuhrwerke vorbei müssen. Da sich an dieser Stelle zugleich ein wichtiger Straßenbahnknoten befindet und außerdem der ganze Fußverkehr vom und zum Bahnhof durchdrängt, müssen hier mit der Zeit ganz unhaltbare Zustände sich entwickeln, namentlich solange noch das Königstor steht; das letztere ist daher unbedingt zu entfernen. Sodann muß aber das Augenmerk darauf gerichtet sein, den gesamten Fuß- und Wagenverkehr nach Möglichkeit zu teilen.
2. Diesen letzteren Zweck kann die Mittelstraße so, wie sie geplant ist, nicht erfüllen, denn sie führt gar nicht nach dem Verkehrsmittelpunkt der Stadt; es erscheint daher unzweckmäßig und unwirtschaftlich, sie allzusehr hervorzuheben.
3. Die Straßenbahn-Hauptlinie Heslach-Kannstatt, die vom Schloßplatz aus künftig an der Bahnhofsfront vorbeigeleitet und sodann durch die neue Anlagenstraße der Neckarstraße zugeführt werden soll, muß nach dem feststehenden Plan zum Übergang von der Unteren Königstraße nach der Mittelstraße die nur 16 m breite Kronenstraße benutzen. Dabei ergibt sich, abgesehen von der Enge, eine Häufung von Ecken, die bei dieser stark befahrenen Linie von Anfang an zu bedeutenden Mißständen führen dürfte.
4. Die neuen Nebenstraßen verlaufen alle quer zu den Zufahrtslinien des neuen Bahnhofs, also in einer Richtung, die künftig nur ganz untergeordneten Verkehr aufweisen wird; auch ist Baublock I zu groß und damit ein wesentliches Hindernis an einer so verkehrsreichen Stelle.
5. Die beiden letztgenannten Punkte stellen nicht nur einen verkehrstechnischen, sondern auch einen wirtschaftlichen Mangel dar, insofern an weniger verkehrsreichen Straßen sowie inmitten eines allzu großen Baublocks auch weniger wertvolle Bauplätze sich ergeben. Aber auch die Mittel- sowie die Untere Königstraße dürften so, wie sie sind, nie Geschäftsstraßen erster Ordnung werden: erstere deshalb nicht, weil sie nur nach einer Verkehrsgegend zweiter Ordnung führt; letztere deshalb nicht, weil sie auf ihrer Ostseite kein Hinterland hat, sondern an die Anlagen grenzt.
6. In künstlerischer Hinsicht sind an dem bestehenden Plan bloß die geradlinige Beibehaltung der Kronenstraße, die einen der sechs Polypenarme des Friedrichsplatzes bildet, sowie die über Eck in den Bahnhofplatz einmündende Alleenstraße unerwünscht.

In tunlichster Anlehnung an den genehmigten Plan werden sodann folgende Neuvorschläge (Abb. f, Tafel 33) gemacht:

1. Die Mittelstraße bleibt in ihrem unteren Teil erhalten; dagegen wird sie in ihrem oberen, entsprechend ihrer geringeren Bedeutung, etwas verschmälert, zugleich mehr nach Westen gerückt und statt in die Schloßstraße in die Friedrichstraße eingeführt, womit nicht nur eine Verkleinerung des großen Baublocks I bezweckt, sondern zugleich erreicht wird, daß nunmehr auch der Verkehr der Schellingstraße noch ohne Schwierigkeit aufgenommen werden kann.
2. Zwischen Mittel- und Unterer Königsstraße wird eine neue gekrümmte Verbindungstraße eingelegt, die neben der letzteren Straße künftig den Hauptzugang zum Bahnhof bildet und nicht nur die erwünschte Teilung des Fuß- und Wagenverkehrs bewirkt, sondern auch der Straßenbahn von der Königstraße aus einen leichten Übergang nach dem Bahnhofplatz ermöglicht. Die Abschrägungsflächen der Ecken erhalten eine Breite von 12 m.
3. Die Untere Königstraße wird beibehalten, das Königstor jedoch entfernt und an den Eingang der Anlagen verschoben, wohin es seinem ganzen Baugedanken nach besser paßt, als zum Abschluß einer Straße.
4. Am Bahnhofplatz ergeben sich nur kleinere Änderungen an der Westseite durch Abschrägung der dortigen spitzen Häuserzwickel sowie durch Schaffung eines kleinen Vorplatzes an der Alleenstraße, wodurch deren unschöne Einmündung über Eck erträglicher gemacht wird.
5. Die seitherigen Nebenstraßen fallen außer dem oberen Teil der Kronenstraße sämtlich weg; der untere Teil wird ein Durchgang für Fußgänger, was hier vollständig genügt,

*) Gedanken über die Stadtbauplangestaltung in der Umgebung des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofes. Von Hermann Werner, Regierungsbaumeister. Stuttgart 1910 (vgl. die Besprechung im Städtebau 1911, S. 47).

der zwischenliegende Abschnitt wird an der Einmündung in die Mittelstraße schwach nach Süden abgebogen, so daß ein leichter Übergang nach der neuen Verbindungsstraße erfolgt. Statt der nördlichen Querstraße des Fischerschen Plans wird wieder auf den ursprünglichen Entwurf der Generaldirektion zurückgegriffen und eine leicht geschweifte Parallelstraße zur Mittelstraße eingelegt, die vom Bahnhofvorplatz nach der Kronenstraße führt und damit einen Teil des Lastwagenverkehrs nach dem Güterbahnhof aufzunehmen vermag.

6. Die Marstallstraße erhält als Übergang zur Schloßgartenstraße und als Zufahrt zu den neuen Hoftheatern eine entsprechende Erbreiterung sowie Eckabrundung nach dem alten Theaterplatz zu.
7. Die neue Anlagenstraße wird aus schönheitlichen Gründen, um eine senkrechte Kreuzung der Mittelallee der Anlagen zu erzielen und eine gerade Durchsicht zu vermeiden, in gebrochener Linie geführt und aus Verkehrsrücksichten mit ihrer Einmündung in den Bahnhofplatz von dem Empfangsgebäude ab- und dem Marstall zugerückt.

Neben der auf diese Weise erzielten wesentlichen Besserung der Verkehrsverhältnisse ist in dem neuen Plan den wirtschaftlichen Forderungen des Käufers dadurch Rechnung getragen, daß nicht nur die bebaubare Grundfläche nicht verkürzt, sondern vielmehr die Verwertungsmöglichkeit der Straßenzüge zu Geschäftszwecken durch Schaffung der neuen Verbindungstraße nebst anschließendem Verkehrsplatz erheblich gesteigert wird. In künstlerischer Hinsicht endlich sind in bewußter Weise die wesentlichen Vorzüge des Fischer'schen Plans beibehalten, dazu aber noch eine Reihe neuer künstlerischer Gedanken gefügt worden.

Im weiteren Verlauf der Angelegenheit tauchten sodann noch verschiedene Pläne auf, darunter im Jahre 1911 einer von Professor Schuster (Textbild 1), der vorschlug, die alte Bahnhofshalle als Personendurchgang (Passage) bestehen zu lassen. Dies ist bei der in der Broschüre vorgeschlagenen Linienführung ohne weiteres möglich, da hier die Mittelstraße so weit nach Westen verschoben ist, daß die alte Eingangshalle von ihr nicht mehr berührt wird (vgl. Abb. f, Tafel 33). Die Untere Königstraße soll ferner — entsprechend dem Vorschlag eines Ungenannten — so weit umgebogen werden, daß sie unmittelbar auf den Eingang des neuen Bahnhofs zuläuft und dadurch ihren monumentalen Abschluß erhält, wogegen eine in das seitherige Marstallgelände neu einzulegende Parallele den Fernverkehr nach der Ludwigsburger Straße aufzunehmen hat. Dieser Vorschlag krankt einmal an der Straßenbahnfrage (vgl. oben), sodann an der Schwierigkeit der Einleitung des Fernverkehrs der neuen Straße in den Schloßplatz und endlich an der ungünstigen Zerschneidung des in verschiedenen Händen befindlichen Grundbesitzes an dem unteren Teil der Königstraße. Für die städtischen Behörden bildete namenllich der letztgenannte Umstand den Grund, sich nicht näher mit dem Vorschlag zu befassen.

Vielmehr wurde von der Stadtverwaltung nunmehr ein neuer Bebauungsplan ausgearbeitet, in welchem die in der Broschüre vorgeschlagene Linienführung im allgemeinen festgehalten war, aber im Unterschied hiervon für die Straßenfläche 11 a mehr vorgesehen wurden, als bei dem ersten Entwurf. Auf Grund dieses Plans trat man 1911 mit dem Fürsten Donnersmarck in Verhandlungen ein. Indessen lehnte dieser, wie vorauszusehen, den neuen Plan als für ihn wesentlich ungünstiger ab und unterbreitete der Stadt unter teilweiser Berücksichtigung der Neuvorschläge einen Gegenentwurf, aus dem dann nach verschiedenen Abänderungen schließlich der jetzige städtische Bebauungsplan (Abb. g, Tafel 33) hervorgegangen ist, der am 18. Juli 1912 die Genehmigung der Kollegien erhalten hat. Hierbei ist von den Abänderungsvorschlägen des Verfassers der Grundgedanke einer schrägen Verbindung zwischen Unterer König- und Mittelstraße (in diesem Plan „Kaiserstraße" genannt) aufgenommen. Aber freilich ist diese Straße zur Erzielung möglichst rechtwinkliger Baublöcke so wenig schräg gelegt, daß sie nur von geringem Wert für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sein dürfte und die oben besprochenen Nachteile nicht aus der Welt zu schaffen vermag. Diese Verbindungsstraße erhält ihre Fortsetzung in der hier bedeutend stärker umgebogenen Kronenstraße sowie, daran anschließend, der neuen Längsstraße nach dem Bahnhofsplatz. Auch die Vorschläge des Verfassers zur Abschrägung der Westseite des Bahnhofsplatzes sind angenommen, dagegen ist die wenig schöne Einmündung der Alleenstraße über Eck belassen und die wohltuende Straßenerweiterung bei der Einmündung der Kaiserstraße in den Bahnhofsplatz auf einen unscheinbaren Rest zusammengeschrumpft. Ferner ist auf besonderen Wunsch des Fürsten, aber nicht zum Vorteil der Gesamtanlage, die Kaiserstraße noch wesentlich weiter nach Osten gerückt worden, womit auch der Verbesserungsvorschlag einer Einführung dieser Straße in die Friedrich- statt in die Schloßstraße sowie der Gedanke einer Erhaltung der alten Bahnhofshalle fallen mußten. Schließlich ist der untere Teil der Kronenstraße wieder beibehalten und zur Verbindung des oberen und unteren Teils in der Mitte ein



Abb. 1. Vorschlag von Professor E. Schuster, Stuttgart.

Fußgängerdurchgang eingelegt, der nach den neuesten Verhandlungen indes durch eine 10 m breite Straße ersetzt werden soll.

Man war sich städtischerseits bei den Beratungen der Kollegien der Unvollkommenheit des neuen Plans wohl bewußt, aber man konnte nach dem bisherigen Verlauf der Verhandlungen auf nichts besseres mehr hoffen und glaubte deshalb, sich mit der erreichten Verbesserung begnügen zu müssen, die denn auch nach Festsetzung der noch ausstehenden Bebauungsvorschriften wohl die ministerielle Genehmigung erhalten dürfte.

# DER SADEBECKSCHE FRIEDHOF ZU REICHENBACH IN SCHLESIEN.

Von ALFRED GELLHORN, Breslau.

Für die geschichtliche Abteilung der Friedhofs-Kunstausstellung Breslau 1913 wurde eine umfassende Sammeltätigkeit entwickelt und hierbei manche wertvolle Friedhofsarchitektur, manche reizvolle Anlage entdeckt.

Die hier zur Veröffentlichung gelangende ist gerade für das gegenwärtige Schaffen eine erwünschte Anregung. Die Arbeit des Städtebauers, als Raumkunst angesehen, erstreckt sich nicht nur auf die Platzgestaltung in dem Stadtbilde, sondern auch auf die Gruppierung von Baumassen und architektonisch gefaßte gärtnerische Kompositionen. Ein Beweis ist die große Anzahl gartenarchitektonischer Wettbewerbe und die Art ihrer Beschickung, ein Beweis auch das Anwachsen derartiger Ausführungen.

Zu dieser Gruppe, die ein selbständiger Kunstzweig geworden ist, gehört auch die Friedhofsgestaltung. Man ist sich wieder bewußt, daß Bauwerke und Plangebung eine einheitliche räumliche Grundidee bilden und voraussetzen. Diese Erkenntnis hat zur weiteren Folge, daß die Übergangsmode endgültig abgewirtschaftet hat, welche den Zufall alter malerischer Motive nachahmen wollte, ohne mehr als eine Karikatur zu erreichen. Vielmehr zielt das Streben unserer Tage auf das Herausarbeiten einer klaren Raumidee hin mit bewußter Betonung des Architektonischen. Es ist dann Sache des Feingefühls, diese Betonung in Einklang zu bringen mit der Pflanzenwelt, die hier selbst in dem strengsten Rahmen doch zu ihrem Recht kommen muß, damit der Begriff des freien Raumes nicht verkümmere.

Überraschend ist die hier veröffentlichte Anlage, der Sadebecksche Friedhof in Reichenbach, auch durch ihre Entstehungsgeschichte. Der reiche Handelsherr Friedrich Sadebeck, ein Mann von Welt, in dessen Hause der Reichenbacher Kongreß tagte, und dessen Geschmack sicherlich durch Reisen geschult war, schenkte im Jahre 1804 der evangelischen Gemeinde seiner Heimatstadt ein 10 000 Quadratellen großes Grundstück, auf dem zum Ersatz des überfüllten alten Kirchhofes eine neue Begräbnisstätte ein-

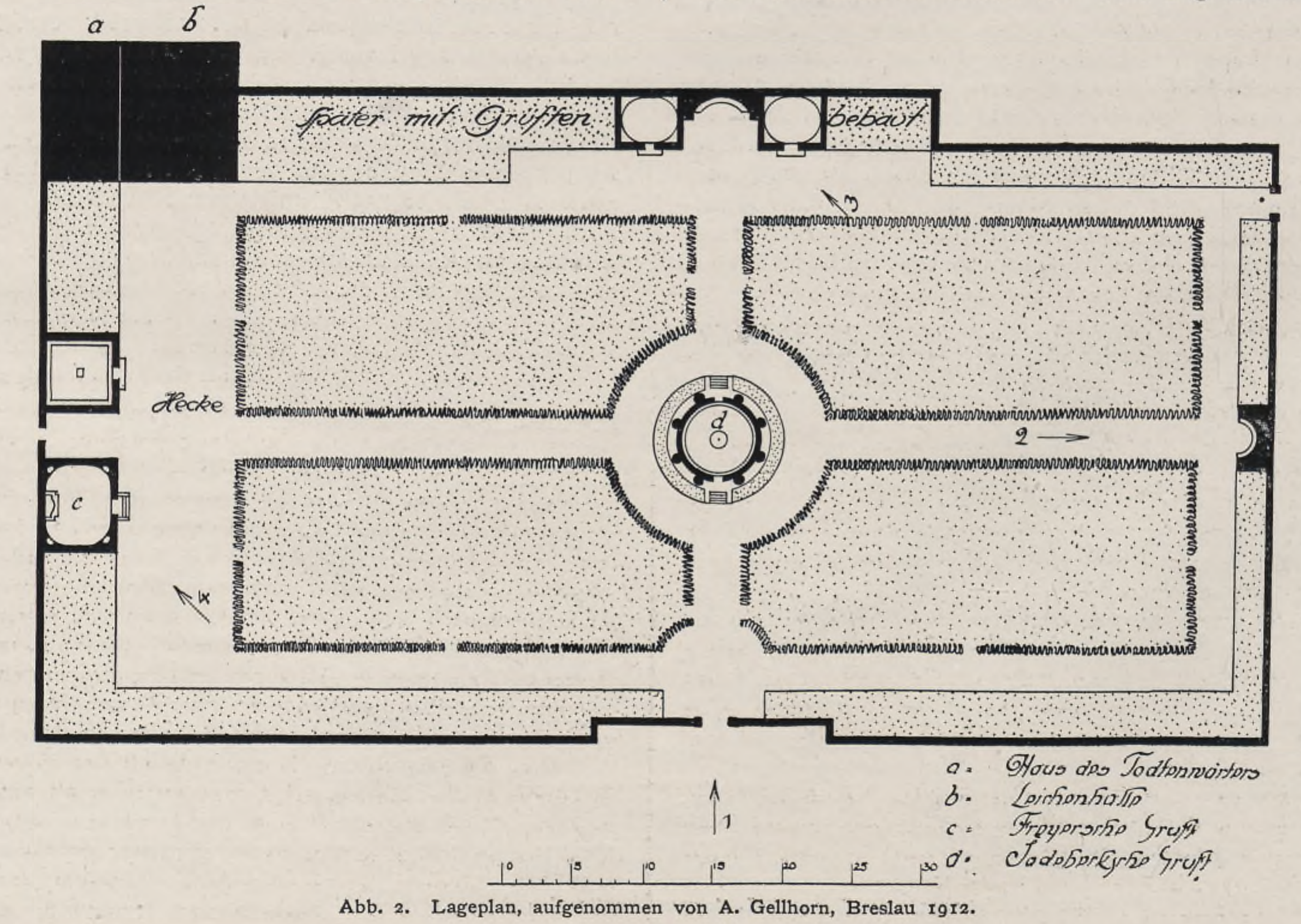



Abb. 2. Lageplan, aufgenommen von A. Gellhorn, Breslau 1912.



Abb. 3. Abschlußnische des Hauptweges — Standpunkt 2 des Lageplans.

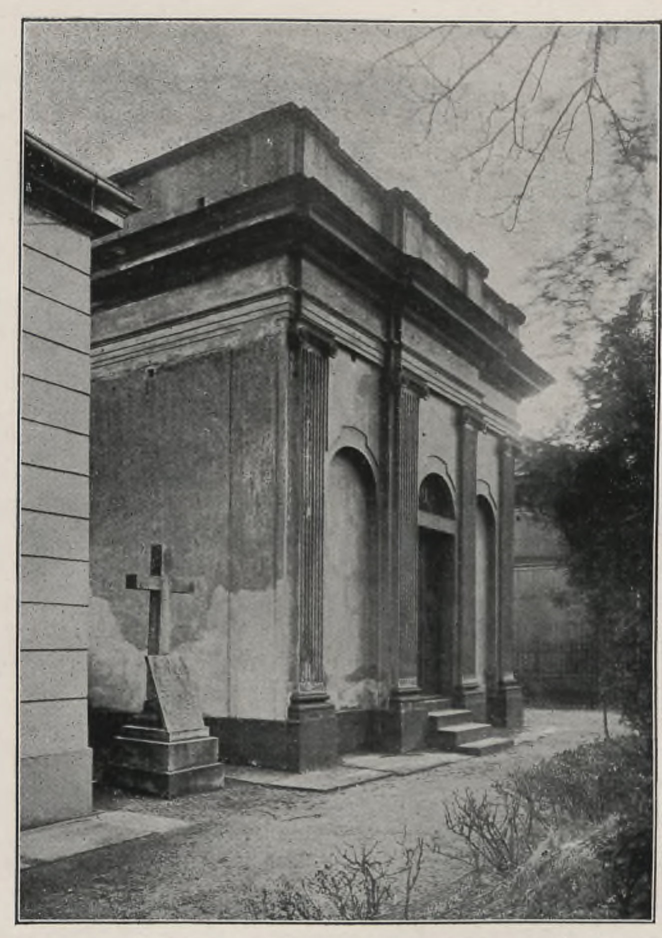


Abb. 4. Freyersche Gruft — Standpunkt 4 des Lageplans.

gerichtet werden sollte. An diese Schenkung knüpfte er aber eine Reihe von Bedingungen rein ästhetischer Art.

Durch das freundliche Entgegenkommen des Herrn Pastor primarius Obst in Reichenbach war die Einsicht in die Akten möglich. — Sadebeck übergab die fertige Anlage samt Mauer und geschmiedeten Toren, erbaute die Mittelgruft, die Banknischen und die auf der alten Vogelschau Tafel 34 abgebildeten Gruftkapellen, sowie das Totengräberhaus (vgl. Grundriß und Schaubilder 2 bis 4 [die Aufnahme der Abb. 3 und 4 rühren vom Photographen A. Jos. Schmidt in Reichenbach her] im Text und Abb. a und b der Tafel 35). Er bestimmte des weiteren, daß nur die Randfelder mit Erbbegräbnissen besetzt, bei den Reihengräbern nur liegende Steintafeln nach Art der evangelischen (Herrnhuter) Brüder-Friedhöfe verwendet und keine Bäume von mehr als 6 Ellen Höhe gepflanzt werden dürften. Auch behielt er sich — ein schöner Beweis echt künstlerischen Strebens nach steter Vervollkommnung — das Recht vor, die Wegeführung zu seinen Lebzeiten noch zu ändern. Das Ganze stattete er mit einem ansehnlichen Kapital aus, so daß es „für ewige Zeiten“ Bestand habe.

Der Architekt der Bauwerke ist nicht bekannt. Ob der Verfasser der Vogelschau, Baumeister Brauner, in Frage kommt, läßt sich nicht entscheiden. Jedenfalls gebührt das Verdienst dem hochherzigen Stifter, der gleichzeitig seine Gemeinde von einer drückenden Notlage befreite und eine Anlage von höchster Harmonie schuf.

Die einzelnen Bedingungen der Stiftungsurkunde wurden freilich nicht erfüllt. Viele minderwertige, aber desto höhere Grabsteine entstanden, die Bäume wuchsen zu beträchtlicher Größe an, und kein Einspruch seiner Erben vermochte einer Entwicklung Einhalt zu tun, die zu fest in dem Verfall des Kunsthandwerks und des Geschmacks wurzelte, als daß Verordnungen hätten helfen können. Auch die später errichteten Gruftkapellen sind dürftige Bauten, die wenig zu den edlen Schöpfungen Friedrich Sadebecks stimmen.

Doch alle diese Mängel können die schöne Raumwirkung dieses Friedhofes nicht beeinträchtigen, der bei nicht kleinlichen Abmessungen durch die einfache übersichtliche Plangestaltung und die wirksame Stellung der Bauten als eine mustergültige Anlage bezeichnet werden kann, die, wie eine Chronik von 1842 schreibt, „selten ein Durchreisender unbesucht läßt, und deren Bild die Fremdlinge sich einprägen, um daheim davon zu erzählen“.

Eine Bemerkung sei noch gestattet. Neben der überzeugenden Einfachheit des Planes zieht uns besonders die zur Nutzanwendung auch in unserer Zeit geeignete Bestimmung über Bepflanzung und Grabmalgestaltung an. Seit Grässels Waldfriedhof suchen wir unser Heil in eingehenden Vorschriften für die einzelnen Teile, denen auf diese Weise eine geschlossene Gesamtwirkung gewährleistet werden soll. Das Beispiel des Sadebeckschen Friedhofes lehrt, daß auch hierin alles Menschenwerk Stückwerk und gegen die Unvernunft des öffentlichen Geschmackes kein Kraut gewachsen ist. Es erscheint daher immer noch als der beste Ausweg, einen so kräftigen Rahmen zu schaffen, daß selbst die unvermeidlichen Auswüchse der Grabmalindustrie keinen wesentlichen Schaden anrichten können.

Ohne die uns fremde Monumentalität der italienischen Friedhöfe nachzuahmen, wird man unter möglichster Ausnutzung der Pflanzenwelt eine tatsächliche, unverwirrbare Durchführung der im Entwurf gegebenen Komposition erstreben müssen. In diesem Sinne bedeutet der Sadebecksche Friedhof eine dankenswerte Anregung.

# PLATZGESTALTUNGEN IN BRÜNN.

Hierzu die Tafeln 29—31.

Von Regierungsbaumeister CHRIST, Görlitz. (Schluß.)

Diese Flucht gleichwertiger Elemente in gleichmäßigen Abständen voreinander ist ein nicht allein in der Baukunst seit undenklichen Zeiten bekanntes Prinzip, es wird auch mit nur anderen Ausdrucksmitteln in der Musik angewendet, die in der Art des Schaffens der Architektur nahe verwandt ist. Beide Künste erzielen damit die monumentalsten Wirkungen. Der bekannte Musikhistoriker Dr. Ludwig Nohl vergleicht in seiner Musikgeschichte dieses Prinzip mit der kanonischen Imitation in der Musik. Die Fuge, d. h. die Flucht der Stimmen voreinander, erscheint ihm den mächtigen Gebilden, die die Baukunst durch Gliederung eines Raumes mit Pfeilern und Bogen schafft, vergleichbar.

Es ist nun aber ohne weiteres klar, daß ein solches Gebilde der Baukunst, das sich auf die strengste Regelmäßigkeit gründet, schon nicht so unvermittelt in einer Umgebung von anderen Baugruppen auftauchen darf, die gerade umgekehrt in ihrer scheinbaren Unregelmäßigkeit ihren Reiz haben. Ferner ist aber auch das ganze Prinzip der angestrebten Wirkung durchbrochen, sobald in dem Fortlaufen der Motive eine nennenswerte Lücke entsteht. In unserem Beispiel sind indessen die Lücken sogar weit ausgedehnter als die Reihe der Bauten, der Reiz des geschaffenen Durchblicks somit aus diesem Grunde schon hinfällig. Von der gewaltigen Wirkung der „kanonischen Imitation" ist hier nichts zu verspüren.

Zudem handelt es sich um durchaus nüchterne Bauten, die zu so monumentalen Motiven gar nicht herangezogen werden sollten, weil diese damit profaniert werden. Am Ende eines mehr als nüchternen Straßenbildes erscheint hier als Ziel des Durchblicks, als point de vue, das in unverstandenen Formen deutscher Renaissance errichtete Deutsche Haus, ein häßlicher aus roten Verblendsteinen aufgemauerter Bau.

Was in unserem Beispiel die Lücken, d. h. die Plätze anbetrifft, so schrumpfen diese für den entfernten Beschauer bedeutend zusammen, weil das Auge dort nichts findet, was ihm eine Abschätzung der Entfernung ermöglicht. Man hält folglich auch den Abstand des am Ende des Durchblicks sich darstellenden Gebäudes für viel geringer, als er ist. Da sich nun dieses in der kleineren Entfernung, in der es zu stehen scheint, nach perspektivischen Gesetzen weit größer darstellen müßte, so kommt es uns verkleinert und unscheinbarer vor.

Wenn man von diesen Gesichtspunkten aus öfter solche Durchblicke studiert, so findet man bald, daß diese Regeln durchaus nicht etwa auf theoretische Spitzfindigkeiten gegründet sind, sondern daß in allen Fällen von ihrer Befolgung im höchsten Maße die Wirkung abhängt. In der Barockarchitektur, deren Meister besonders viel mit perspektivischen Effekten arbeiteten, ging man in solchen Fällen häufig darauf aus, das Gebäude entfernter oder die darauf zustrebende Straße oder Allee länger vorzutäuschen, um das Endziel des Durchblickes gegen seine Umgebung zu heben. Irrtümer wie die erwähnten waren in dieser Zeit fast undenkbar. Daher erklärt sich aber auch die oft ans Wunderbare grenzende Schönheit dieser Schöpfungen.

Es muß jetzt noch die verkehrstechnische Seite der Frage in Erwägung gezogen werden. War es mit Rücksicht darauf geboten, den Straßendurchbruch auszuführen? Der Verkehr hat sich natürlich gesteigert. Eine elektrische Bahn fährt jetzt durch die neue Straße. Sie fährt hinaus auf den großen Platz und mitten darüber. Dadurch ist nun auch die früher noch bestehende ruhige Platzinsel zerschnitten. Der Platz weist heute keine Stelle mehr auf, wo man sich sicher fühlt. In der belebtesten Straße ist man nicht ständig so beunruhigt wie auf einem solchen Platze mit einer so ungünstigen Straßeneinmündung, wo sich der Verkehr zwar über eine große Fläche verteilt, man aber nie recht weiß, von welcher Seite ein Gefährt kommen kann. Also auch für die Regelung des Verkehrs ist die Abänderung der alten Lösung nicht glücklich gewesen.

Sogenannte Verkehrsrücksichten werden meistens zuungunsten der künstlerischen Ausgestaltung geltend gemacht. Man gibt vor, dem Verkehr zu nützen, indem man Schöpfungen früherer Zeit zerstört, und häufig ist hintennach nur zu erkennen, daß die Alten den Verkehr weit besser zu regulieren wußten. Auch braucht die beste künstlerische Anlage von der besten Verkehrsanlage gar nicht verschieden zu sein, ein Gegensatz zwischen beiden wird nur von kunstfeindlich gesinnten Laien konstruiert.

Sollten aber die Forderungen des Künstlers mit denen des Verkehrsingenieurs doch einmal in Widerspruch geraten, so ist wohl das Verlangen, ein altes ehrwürdiges Bauwerk wie die Jakobskirche, die zu den besten gotischen Baudenkmälern Mährens gerechnet wird, schonend zu behandeln, ebenso wichtig wie die Ansprüche des Verkehrs, da es doch als selbstverständlich anzusehen ist, daß man durch die Zerstörung der eng mit einem solchen Bau verwachsenen Umgebung auch diesen selbst schwer schädigt. Von dem Jakobsplatz ist nun kaum noch etwas vorhanden, dem Großen Platz ist das Eigentümliche eines Platzes genommen, der Lazanskyplatz ist ebenfalls sehr beeinträchtigt. Gab es denn außer dieser ganz plumpen Lösung keine andere?

Um nur eine Möglichkeit zu erwähnen: Man hätte statt des vorgenommenen Straßendurchbruchs die elektrische Bahn und damit auch den hauptsächlichsten Fuhrwerksverkehr auf einem nicht nennenswerten Umweg durch die Jodokstraße und Rudolfsgasse nach der Südwestwand des Großen Platzes, also seitlich an dem Platze vorbei, führen können. Wäre später ein stärkerer, zweigeleisiger Bahnverkehr dringend notwendig geworden, so wäre ja eine Verbreiterung der in den Großen Platz mündenden Rudolfsgasse nach einer Seite hin noch möglich gewesen. Der Durchbruch einer nicht sehr breiten Durchfahrt, vornehmlich für den Personenverkehr, von dem Jakobsplatz zu dem Lazanskyplatz, vielleicht mit einer Überbauung nach dem letzteren hin, hätte dann noch in Erwägung gezogen werden können.

Durch einen geschickten Ausbau auch anderer der oben besprochenen Plätze wäre es immerhin noch möglich, das aus alter Zeit uns überlieferte wertvolle Erbe wenigstens zum Teil zu retten und vor weiteren Schädigungen zu bewahren. Es könnten vielfach die Gedanken der ehemaligen hier heimischen Meister wieder zur Geltung gebracht werden zum Nutzen der Stadt, die durch ihr pietätloses Vorgehen

in einer verhältnismäßig kurzen Spanne Zeit aus einer künstlerisch schön gebauten und mit wertvollen Denkmälern gesegneten Stadt zu einer häßlichen, ungemütlichen und künstlerisch armen Stadt geworden ist.

Was nun zum Schlusse den Lazanskyplatz anbelangt, so ist an dieser Stelle wenig zu sagen. Er ist als Platz noch nicht fertig. Seitdem die Festungsmauern auf der Nordseite gefallen sind, ist dort ein großes Loch entstanden. Die interessante Baugruppe der St. Thomaskirche mit dem anschließenden später zur Statthalterei umgewandelten Augustinerkloster würde indessen eine künstlerische Ausgestaltung dieses Raumes zu einem wirklichen Platz dringend fordern.

Um dies zu zeigen, ist zum Schlusse in Abb. p der Tafel 31 und Textbild 5 der gegenwärtige Zustand, in Abb. o und q ein Vorschlag dargestellt, der eine den Regeln des Städtebaus entsprechende Platzgestaltung anstrebt.*) Eine künstlerisch ganz befriedigende Lösung zu schaffen ist ja nicht möglich, da die Süd- und Westseite durch ungeschickte Neubauten und Durchbrechungen verdorben ist. Der größte Mangel aber, das Loch auf der Nordseite, könnte, etwa wie gezeigt, beseitigt werden.

Die Fassade der St. Thomaskirche verlangt eher einen Tiefenplatz, also eine Einengung von der Nordseite her, als eine Ausdehnung ins Leere auf dieser Seite. Aus diesem Grunde ist dort in Verbindung mit ihr ein den Platz abschließender Bau gedacht, etwa ein Museum oder auch irgendein anderes mit der Zeit notwendig werdendes und hierher passendes öffentliches Gebäude.

Der zwischen der Kirche und dem Neubau entstehende Hof könnte in der Mitte einen Brunnen erhalten und dem Personenverkehr freigegeben werden. Auf der Nord- und Westseite von Arkaden umzogen, auf der Süd- und Ostseite durch die Kirche und das Statthaltereigebäude (ehemaliges Augustinerkloster) begrenzt, müßte er von sehr reizvoller und intimer Wirkung sein.

Das Deutsche Haus würde gleichzeitig in eine ganz andere Stellung zu seiner Umgebung rücken, wodurch es nur gewinnen könnte. Zurzeit steht es verloren ebenso wie auch das Denkmal Kaiser Josefs II. auf einem öden und gartenbaukünstlerisch schlecht angelegten Platze ohne Verbindung mit seinen Nachbarn als krasser Gegensatz zu der schönen Baugruppe der St. Thomaskirche und Statthalterei.

Das Kaiser-Josef-Denkmal könnte vor die Nordfront des Statthaltereigebäudes versetzt werden, wo es an der Platzwand und an ruhiger Stelle viel richtiger stehen und außerdem einen prachtvollen Hintergrund erhalten würde. Zugleich sollte dort die Bepflanzung entfernt werden, damit nicht die klassische Fassade dadurch vollständig zugedeckt würde. Statt dessen könnten einfache Rasenbeete angelegt werden.

Es wäre noch denkbar, um die Platzwirkung vor der Kirche zu steigern, die südliche Straßeneinmündung auf den Lazanskyplatz in geeigneter Weise zu überbauen, jedoch verbietet sich dieses nach der übrigen Situation hier ganz angebrachte Motiv ziemlich durch die Nüchternheit der beiden Eckbauten und die ungeschickte Ecklösung, die abgerundete Ecke, des einen von ihnen.

Daß die auf der Westseite einmündende Jodokstraße ganz zwecklos eine unmäßige Breite erhalten hat, ist vermutlich der Idee zu verdanken, daß dadurch die Kirche in ihrer ganzen Breite zur Geltung gebracht würde, was aber künstlerisch gar kein Erfordernis ist. Nebenbei bemerkt wäre übrigens dieses Ziel auch auf große Entfernung hin noch erreicht gewesen, wenn man diese Straße um ein gutes Stück schmäler gehalten hätte, anstatt sie genau in der Verlängerung der beiden Seitenfluchten der Kirche anzulegen. Trotz ihrer maßlosen Breite hat sich die Jodokstraße entwickelt, nur die Platzwirkung hat sie erheblich beeinträchtigt.

Was den Wert der vorgeschlagenen Bebauung vom verkehrstechnischen Standpunkt aus betrifft, so können dagegen keine Bedenken geltend gemacht werden. Zwischen dem Deutschen Haus B und dem Neubau D würde sogar eine neue Verbindungsstraße entstehen, die manchen durch die gegenwärtige Anordnung notwendigen Umweg überflüssig machen würde, und die elektrische Bahn kann ebensogut hinter als vor dem Deutschen Haus vorbeigeführt werden.

*) Die Abbildungen sind schon in No. 5 gebracht worden. D. S.

# ÜBER STRASSENKREUZUNGEN.

## (MATHEMATISCHE FESTLEGUNG DER FAHRLINIEN.)

Von E. SCHACHENMEIER, Großh. Bauinspektor in Offenburg.

A. Einleitendes.

Die folgende Abhandlung soll einen Beitrag liefern zur Klärung der Frage der günstigsten Verkehrsabwicklung an Straßenkreuzungen. Es soll untersucht werden, wie der Verkehr durch das Versetzen zweier Mündungen einer Straßenkreuzung beeinflußt wird.

Seitdem Camillo Sitte in seinem epochemachenden Buche „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ (1889) aus ästhetischen Rücksichten das Versetzen zweier Mündungen einer Straßenkreuzung empfohlen und diesen Kunstgriff auch als einen Vorteil für die Verkehrsabwicklung bezeichnet hat, ist die Frage viel besprochen worden, ob das Versetzen auf den Verkehr an der Straßenkreuzung in der Tat günstig und nicht etwa ungünstig einwirke. Die erstere Ansicht vertrat nach Sitte hauptsächlich Henrici (vgl. z. B. „Beiträge zur praktischen Ästhetik im Städtebau“ 1891—1904), die letztere Stübben (vgl. „Der Städtebau“ 1890).

Lehrreich sind in dieser Beziehung die Meinungsverschiedenheiten zwischen Henrici und Stübben, die in der „Deutschen Bauzeitung“ (Jahrgang 1891, S. 152f.) zum Ausdruck kommen.

Hier sucht Stübben nachzuweisen, daß Sittes Anschauung auf einem Trugschluß beruhe, da er (Sitte) annehme, daß durch die mit dem Versetzen zweier Schenkel erreichte Teilung einer Straßenkreuzung in zwei einfache Straßenabzweigungen auch „die Zahl der Begegnungsschnitte auf die Hälfte“ verringert werde. Stübben zeigt, daß im Gegenteil bei einer solchen Trennung ebenso viele Schnittpunkte von Fahrlinien entstehen, als ohne die Trennung (wobei er vier Schnittpunkte doppelt und zwei Schnittpunkte vierfach

rechnet, siehe Abb. b der Tafel 36), ja sogar noch zwei weitere hinzutreten (siehe Abb. a u. b derselben Tafel: AD und BC). Außerdem nennt Stübben als Nachteil einer Versetzung den „unnatürlichen Zwang" für den Verkehr, welcher zweimal im rechten Winkel umbiegen müsse, ferner die geringere Übersichtlichkeit für den Wagenlenker. Dazu komme, daß sich auf der Versatzstrecke der Verkehr beider Hauptrichtungen zusammendränge (Abb. a u. b: AB—CD, BA—DC).

Diese von Stübben geäußerten Bedenken gewinnen oder verlieren an Bedeutung, je nachdem es sich um die Kreuzung mehr oder weniger verkehrsreicher Straßen handelt. Unbedenklich ist wohl das Versetzen von Straßenschenkeln in beliebigem Maße, wenn beide Straßen der Kreuzung nur geringen Verkehr aufweisen. Wenn dagegen in einer Straße oder gar in beiden ein starker Verkehr herrscht, so muß ein uneingeschränktes Versetzen der Schenkel einer Kreuzung aus den von Stübben angeführten Gründen vermieden werden.

Aber die Möglichkeit einer Versetzung besteht auch in diesen Fällen, jedoch nur in beschränktem Maße. Wenn nämlich die zwei Schenkel einer durchlaufenden Straße nur so weit gegeneinander verschoben werden, daß der Abstand zweier feindlicher Fahrlinienbögen (z. B. $R_\alpha$ und $R_\alpha$ oder $R_{\alpha'}$ und $R_{\alpha'}$ in Abb. 5) ein gewisses Mindestmaß nicht unterschreitet, so werden die von Stübben genannten verkehrstechnischen Nachteile vermieden. — Als „feindliche" Fahrlinienbögen bezeichnen wir diejenigen, welche sich mit ihren konvexen Seiten gegeneinander nähern bis zum kleinsten Abstand d — Wenn diese Bögen sich schneiden, wird d negativ. —

Die genannten Grenzen der Versetzungsmöglichkeit bei Kreuzung verkehrsreicher Straßen sollen im folgenden aufgesucht und die rechnerischen Grundlage für den Verlauf der Fahrlinien festgelegt werden.

## B. Vorbemerkungen.

Allgemein seien die folgenden Bemerkungen vorangestellt:

Die dargestellten Fahrlinien mit den Abständen $f_1$ und $f_2$ sind als Wagen- oder Gleisachsen gedacht. Bei unserer Untersuchung kommen hauptsächlich die äußersten feindlichen Fahrlinienbögen in betracht. Für den Fuhrwerksverkehr genügt es, den Verlauf dieser festzulegen; denn alle weiter innen, d. h. den Gehwegkanten näher gelegenen feindlichen Fahrlinienbögen haben größere gegenseitige Abstände als die äußersten (siehe z. B. in Abb. c die Bögen R und $[R - \frac{f_2}{2}]$). Für die Gleise von Straßenbahnen wird man auch zunächst die äußersten Fahrlinien bestimmen, dann aber je nach der Zahl und Anordnung etwaiger weiterer Gleise auch für diese die Halbmesser ermitteln. Dabei ist zu beachten, daß auch bei zwei in gleichem Sinne verlaufenden Bögen (z. B. den Bögen $\mathfrak{R}$ und R in Fig. 3) der kleinste zulässige Abstand an keinem Punkte unterschritten werden darf. Wir nennen zwei Bögen „in gleichem Sinne verlaufend", wenn die konvexe Seite des einen der konkaven des anderen zunächst liegt. Der kürzeste Abstand zwischen zwei solchen Bögen liegt in der Verlängerung der Zentralen, und zwar in der Richtung vom Mittelpunkt des äußeren zum Mittelpunkt des inneren Kreises.

Die Gehwegkanten werden im allgemeinen parallel zu den ihnen zunächst liegenden Fahrlinien in einem solchen Abstand verlaufen, daß der Verkehr nicht behindert wird. Wenn z. B. für den Abstand zwischen Fahrlinie und Gehwegkante 1,5 m angenommen wird, so bleiben bei 2,0 m Wagenbreite $(1{,}5 - \frac{2{,}0}{2} =)$ 0,5 m Abstand zwischen Wagenseitenfläche und Gehwegkante.

Die Breite des Gehwegs und damit auch die Linienführung der Häuserfluchten ist von der Linienführung der Fahrlinien unabhängig (siehe Abb. a, b, c, d der Tafel 36 und f der Tafel 37).

Baumeister gibt in seinem Buche „Städtisches Straßenwesen und Städtereinigung" (B. III, S. 20) als zweckmäßig an, bei neuen Straßen für jeden der beiden Gehwege 0,2 der Gesamtstraßenbreite zu wählen. Letztere wäre demnach $1^2/_3$ der Fahrbahn. Bei Bemessung der Fahrbahnbreite ist die Breite der Fuhrwerke maßgebend, und für ein solches gibt Baumeister 2,5 m (einschl. Sicherheitsstreifen) als ausreichend an (ebenda B. III, S. 20).

Unter der Voraussetzung dieser Annahmen darf also der Abstand $d_{min}$ nicht kleiner werden als 2,5 m. Als erforderlichen Halbmesser zum Umwenden für ein Straßenfuhrwerk nimmt derselbe Verfasser 10 m an (ebenda B. IV).

Diese Kleinstmaße für den Abstand (2,5 m) und den Halbmesser (10 m) können nach Baumeister auch für Straßenbahnen gelten, aber für die Halbmesser seien allerdings meist größere Kleinstwerte (15—20 m) verlangt (ebenda E II 5).

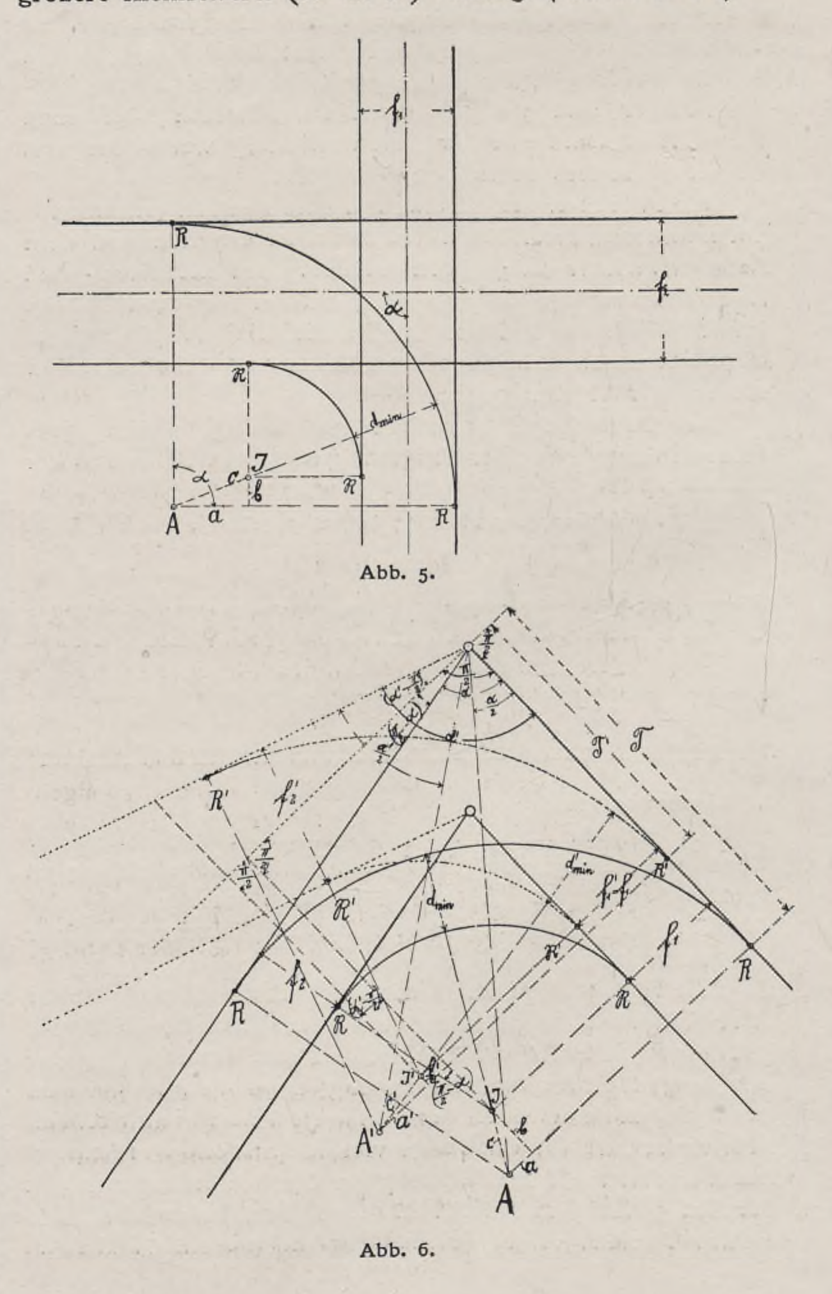


Abb. 5.

Abb. 6.

Der Einfachheit wegen sollen für unsere Beispiele die Mindestmaße $d = 2{,}5$ und $R = 10$ allgemein gelten.

Die Größen (Buchstaben), welche in den zu entwickelnden Gleichungen vorkommen, sind hier im voraus mit der ihnen zukommenden Bedeutung zusammengestellt:

$f_1$ und $f_2$: Abstände der geraden, parallelen Fahrlinien, die den Gehwegkanten zunächst liegen (Abb. c).

c: Zentrale zwischen den Mittelpunkten der Bögen $\mathfrak{R}$ und R (Textbild 5).

d: Kleinster Abstand feindlicher Fahrlinienbögen bei rechtwinkliger Kreuzung ohne Versetzung (Abb. c).

$d_1$ und $d_2$: Kleinste Abstände feindlicher Fahrlinienbögen bei Versetzung der Straßenschenkel (Abb. d der Tafel 36 und f der Tafel 37).

$\mathfrak{R}$: Halbmesser der inneren Fahrlinienbögen bei rechtwinkliger Kreuzung ohne Versetzung.

— Als „innere" Fahrlinienbögen bezeichnen wir diejenigen, welche den Gehwegkanten zunächst liegen (siehe Abb. c der Tafel 36).

$\mathfrak{R}_\alpha$ und $\mathfrak{R}_{\alpha'}$: Halbmesser der inneren Fahrlinienbögen bei Versetzung der Straßenschenkel.

Der Bogen mit dem Halbmesser $\mathfrak{R}_\alpha$ hat den Zentriwinkel $\alpha$, der andere den Zentriwinkel $\alpha'$.

Bei „einfacher Versetzung" ist $\alpha' = \frac{\pi}{2}$ (siehe Abb. d der Tafel 36 und f der Tafel 37).

R: Halbmesser der äußeren Fahrlinienbögen bei rechtwinkliger Kreuzung ohne Versetzung.

— Als „äußere" Fahrlinienbögen bezeichnen wir alle diejenigen, welche von den Gehwegkanten einen größeren Abstand haben als die „inneren" Bögen (siehe Abb. c der Tafel 36: Es sind z. B. die Bögen R und $[R - \frac{f_2}{2}]$ „äußere" Bögen).

$R_\alpha$ und $R_{\alpha'}$: Halbmesser der äußeren Fahrlinienbögen bei Versetzung der Straßenschenkel (Abb. d der Tafel 36 und f der Tafel 37).

k: Maß der Verschiebung (Versetzung) der Fahrlinien der von Nord nach Süd verlaufenden Straßenschenkel in der Westostrichtung (Norden sei oben).

$h = \frac{k}{2}$ (Abb. d der Tafel 36).

w: Maß der Verschiebung (Versetzung) der Fahrlinien der von West nach Ost verlaufenden Straßenschenkel in der Nordsüdrichtung (Abb. f der Tafel 37).

$v = \frac{w}{2}$ (Abb. f der Tafel 37).

$\alpha$: Winkel, den die Tangenten an die aus den versetzten Straßenschenkeln (Nord—Süd) abzweigenden Bögen mit der Westostrichtung bilden (Abb. e der Tafel 36 und g der Tafel 37).

$\alpha'$: Winkel, den die Tangenten an die aus den versetzten Straßenschenkeln (West—Ost) abzweigenden Bögen mit der Nordsüdrichtung bilden (Abb. g).

$\beta = \frac{\pi}{2} - \alpha$ (Abb. g).

$\beta' = \frac{\pi}{2} - \alpha'$ (Abb. g).

$\varphi$: Winkel, den die Tangenten an die aus den versetzten Straßenschenkeln (Nord—Süd und West—Ost) abzweigenden Bögen miteinander bilden.

$\varphi = \left(\alpha - \alpha' + \frac{\pi}{2}\right)$ (Abb. g).

$d_{t'}$: Abstand der parallelen Tangenten an die aus den versetzten Straßenschenkeln (Nord—Süd) abzweigenden Bögen (Fig. m).

Bei divergenten Tangenten bedeutet $d_{t'}$ den kürzesten Abstand zwischen einer der beiden Überleitungstangenten und dem zur anderen gehörigen Bogen (Fig. h und i).

$d_{t''}$: Abstand der parallelen Tangenten an die aus den versetzten Straßenschenkeln (West—Ost) abzweigenden Bögen (Fig. k und l).

Bei divergenten Tangenten bedeutet $d_{t''}$ den kürzesten Abstand zwischen einer der beiden Überleitungstangenten und dem zur anderen gehörigen Bogen (analog $d_{t''}$).

In den folgenden Abschnitten (C—F) sollen nun die rechnerischen Grundlagen zur Beurteilung des Verlaufs der Fahrlinien aufgesucht werden.

### C. Rechtwinklige Kreuzung ohne Versetzung (Abb. c der Tafel 36).

Der Verlauf der Fahrlinien bei einer rechtwinkligen Kreuzung zweier Straßen ohne Versetzung ist in der Abb. c dargestellt. Von den vorkommenden (in der Abbildung eingeschriebenen) Größen $f_1$ $f_2$ d $\mathfrak{R}$ und R kann jeweils eine rechnerisch ermittelt werden, wenn die übrigen bekannt sind.

Es besteht die Gleichung

$$1)\quad \left(R + \frac{d}{2}\right)^2 = \left(R - \frac{f_1}{2}\right)^2 + \left(R - \frac{f_2}{2}\right)^2.$$

Das Ergebnis einiger Zahlenbeispiele ist in der Tabelle I zusammengestellt, und zwar wurde der Halbmesser R aus den übrigen Größen berechnet. Nur in zwei Fällen (OZ 2 u. 4) mußte ein größerer Wert für den Abstand d unter der Annahme de kleinsten Halbmessers ($R_{min}$) gesucht werden, weil der für den Halbmesser gefundene Wert zu klein war ($R < R_{min}$) — OZ 1 u. 3.

Die praktische Anwendung der gewonnenen Formel (Gleichung 1) zeigt folgendes Beispiel:

Wenn bei einer vorhandenen rechtwinkligen Kreuzung Straßenbahngleise einzulegen sind und das Einpassen der Fahrlinien in die Zeichnung nicht mit Sicherheit erkennen läßt, ob bei Anwendung eines vorgeschriebenen Halbmessers (R) der kürzeste Abstand (d) der feindlichen Fahrlinien noch groß genug wird, so berechnet man d aus R $f_1$ und $f_2$ nach Gleichung 1.

### D. Rechtwinklige Kreuzung mit Versetzung einer der beiden Straßen, z. B. der Nordsüdstraße. (Einfache Versetzung, Abb. d der Tafel 36).

Der Verlauf der Fahrlinien bei rechtwinkliger Kreuzung zweier Straßen mit Versetzung einer der beiden ist in der Abb. d dargestellt.

Von den vorkommenden (in der Figur eingeschriebenen) Größen $f_1$ $f_2$ $d_1$ $d_2$ $R_\alpha$ $R_{\alpha'}$ und h können jeweils zwei berechnet werden, wenn die übrigen bekannt sind.

Es bestehen die Gleichungen

$$2)\quad \left(R_{\alpha'} + \frac{d_1}{2}\right)^2 = \left\{R_{\alpha'} - \left(\frac{f_1}{2} \mp h\right)\right\}^2 + \left\{R_{\alpha'} - \frac{f_2}{2}\right\}^2$$

$$3)\quad \left(R_\alpha + \frac{d_2}{2}\right)^2 = \left\{R_\alpha - \left(\frac{f_1}{2} \pm h\right)\right\}^2 + \left\{R_\alpha - \frac{f_2}{2}\right\}^2$$

Für das Maß der Versetzung (h) läßt sich ein Größtwert ermitteln:

Die Größe h ändert sich zugleich mit einer der Größen $R_{\alpha'}$ oder $R_\alpha$, wenn man $f_1$ $f_2$ $d_1$ und $d_2$ als Konstanten betrachtet. Man findet also den größtmöglichen Wert h durch Differenzieren, indem man setzt: $\frac{dh}{dR_{\alpha'}} = 0$ und $\frac{dh}{dR_\alpha} = 0$.

**Tabelle I.**
Senkrechte Kreuzung ohne Versetzung.

| O.Z. | $f_1$ | $f_2$ | d | R | Unterschiede der R | $\mathfrak{R}$ | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 7,286 | | 10 | Mit wachsenden Werten f wird die Zunahme bzw. die Abnahme der Unterschiede der R kleiner. |
| 2 | 2,5 | 2,5 | 4,748 | 10,000 | | 10 | |
| 3 | 2,5 | 5,0 | 2,5 | 9,330 | | 10 | |
| 4 | 2,5 | 5,0 | 3,050 | 10,000 | | 10 | |
| 5 | 5,0 | 5,0 | 2,5 | 11,553 | 2,071 | 10 | |
| 6 | 5,0 | 7,5 | 2,5 | 13,624 | 2,197 | 10 | |
| 7 | 7,5 | 7,5 | 2,5 | 15,821 | 2,085 | 10 | |
| 8 | 7,5 | 10 | 2,5 | 17,906 | 2,183 | 10 | |
| 9 | 10,0 | 10,0 | 2,5 | 20,089 | 2,093 | 10 | |
| 10 | 10,0 | 12,5 | 2,5 | 22,182 | 2,175 | 10 | |
| 11 | 12,5 | 12,5 | 2,5 | 24,357 | 2,100 | 10 | |
| 12 | 12,5 | 15,0 | 2,5 | 26,457 | 2,167 | 10 | |
| 13 | 15,0 | 15,0 | 2,5 | 28,624 | 2,105 | 10 | |
| 14 | 15,0 | 17,5 | 2,5 | 30,729 | 2,163 | 10 | |
| 15 | 17,5 | 17,5 | 2,5 | 32,892 | 2,108 | 10 | |
| 16 | 17,5 | 20,0 | 2,5 | 35,000 | 2,160 | 10 | |
| 17 | 20,0 | 20,0 | 2,5 | 37,160 | 17,071 | 10 | |
| 18 | 30,0 | 30,0 | 2,5 | 54,231 | 17,071 | 10 | |
| 19 | 40,0 | 40,0 | 2,5 | 71,302 | | 10 | |

Aus Gleichung 2) ergibt sich:

$$\begin{cases} R_{\alpha'} = \dfrac{f_2}{2} & (4 \\ h_{max} = \dfrac{d_1 + f_1}{2} & (5 \end{cases}$$

Aus Gleichung 3) ergibt sich:

$$\begin{cases} R_{\alpha} = \dfrac{f_2}{2} & (6 \\ h_{max} = -\dfrac{d_2 + f_1}{2} & (7 \end{cases}$$

Von diesen beiden Größtwerten ist derjenige zu wählen, welcher (absolut genommen) mit den für d und f gegebenen Zahlenwerten den größeren Wert liefert.

Die Ergebnisse von Zahlenbeispielen sind in der Tabelle II zusammengestellt, und zwar ist dabei k immer als Größtwert berechnet. Auch hier wurde der Abstand der feindlichen Fahrlinien zunächst als Minimum in die Rechnung eingesetzt; dann aber sind in den Fällen, in welchen einer der Halbmesser ($R_\alpha$ oder $R_{\alpha'}$) zu klein wurde, neue Werte für $d_1$ berechnet worden, wobei die Halbmesser $R_{\alpha'}$ $\mathfrak{R}_\alpha$ und $\mathfrak{R}_{\alpha'}$ als Minima anzusehen waren (O.Z. 2 4 6 . . . 26).

Die Überleitung von einem zum anderen der versetzten Straßenschenkel erfolgt am einfachsten durch geradlinige Verbindung der aus ihnen abzweigenden Bögen, d. h. durch die Tangenten (vgl. Abschnitt F).

Die Richtung dieser geradlinigen Verbindung bildet mit der Richtung der durchlaufenden Straße den Winkel a. Dieser Winkel berechnet sich als Funktion der Halbmesser $R_\alpha$ und $\mathfrak{R}_\alpha$ und der Versetzungsgröße k (siehe Abb. e):

$$8)\ \operatorname{tg}\frac{\alpha}{2} = \frac{\mathfrak{R}_\alpha + R_\alpha - k}{\mathfrak{R}_\alpha + R_\alpha}$$

Die praktische Anwendung der gewonnenen Formeln zeigt folgendes Beispiel:

Von zwei Straßen, die sich unter spitzem Winkel ($\alpha$) schneiden, soll die eine so versetzt werden, daß eine rechtwinklige Kreuzung entsteht (Abb. d).

Gegeben seien:

der spitze Winkel zwischen beiden Straßen ($\alpha$),
die Abstände der geraden, parallelen Fahrlinien $f_1$ und $f_2$),
die kleinsten zulässigen Abstände zwischen feindlichen Fahrlinien ($d_1$ und $d_2$),
der Halbmesser der inneren Fahrlinienbögen ($R_\alpha$) —

**Tabelle II.**
Senkrechte Kreuzung mit einfacher Versetzung.

| O.Z. | $f_1$ | $f_2$ | $k_{max} = 2h_{max}$ | $d_1$ | $d_2$ | $R_{\alpha'}$ | Unterschiede der $R_\alpha$ | $R_{\alpha'}$ | $\mathfrak{R}_\alpha$ | $\mathfrak{R}_{\alpha'}$ | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2,5 | 2,5 | 5,0 | 2,5 | 2,5 | 11,250 | | 1,25 | 10 | 10 | Mit wachsenden Werten f wird die Zunahme bzw. Abnahme der Unterschiede der $R_\alpha$ kleiner. |
| 2 | 2,5 | 2,5 | 5,0 | 8,504 | 2,5 | 11,250 | 2,374 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 3 | 2,5 | 5,0 | 5,0 | 2,5 | 2,5 | 13,624 | | 2,5 | 10 | 10 | |
| 4 | 2,5 | 5,0 | 5,0 | 7,042 | 2,5 | 13,624 | 3,876 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 5 | 5,0 | 5,0 | 7,5 | 2,5 | 2,5 | 17,500 | | 2,5 | 10 | 10 | |
| 6 | 5,0 | 5,0 | 7,5 | 7,042 | 2,5 | 17,500 | 2,411 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 7 | 5,0 | 7,5 | 7,5 | 2,5 | 2,5 | 19,911 | | 3,75 | 10 | 10 | |
| 8 | 5,0 | 7,5 | 7,5 | 5,738 | 2,5 | 19,911 | 3,838 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 9 | 7,5 | 7,5 | 10,0 | 2,5 | 2,5 | 23,749 | | 3,75 | 10 | 10 | |
| 10 | 7,5 | 7,5 | 10,0 | 5,738 | 2,5 | 23,749 | 2,431 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 11 | 7,5 | 10,0 | 10,0 | 2,5 | 2,5 | 26,180 | | 5,0 | 10 | 10 | |
| 12 | 7,5 | 10,0 | 10,0 | 4,622 | 2,5 | 26,180 | 3,820 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 13 | 10,0 | 10,0 | 12,5 | 2,5 | 2,5 | 30,000 | | 5,0 | 10 | 10 | |
| 14 | 10,0 | 10,0 | 12,5 | 4,622 | 2,5 | 30,000 | 2,443 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 15 | 10,0 | 12,5 | 12,5 | 2,5 | 2,5 | 32,443 | | 6,25 | 10 | 10 | |
| 16 | 10,0 | 12,5 | 12,5 | 3,716 | 2,5 | 32,443 | 3,807 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 17 | 12,5 | 12,5 | 15,0 | 2,5 | 2,5 | 36,250 | | 6,25 | 10 | 10 | |
| 18 | 12,5 | 12,5 | 15,0 | 3,716 | 2,5 | 36,250 | 2,452 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 19 | 12,5 | 15,0 | 15,0 | 2,5 | 2,5 | 38,702 | | 7,5 | 10 | 10 | |
| 20 | 12,5 | 15,0 | 15,0 | 3,050 | 2,5 | 38,702 | 3,798 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 21 | 15,0 | 15.0 | 17,5 | 2,5 | 2,5 | 42,500 | | 7,5 | 10 | 10 | |
| 22 | 15,0 | 15,0 | 17,5 | 3,050 | 2,5 | 42,500 | 2,459 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 23 | 15,0 | 17,5 | 17,5 | 2,5 | 2,5 | 44,960 | | 8,75 | 10 | 10 | |
| 24 | 15,0 | 17,5 | 17,5 | 2,658 | 2,5 | 44,960 | 3,790 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 25 | 17,5 | 17,5 | 20,0 | 2,5 | 2,5 | 48,750 | | 8,75 | 10 | 10 | |
| 26 | 17,5 | 17,5 | 20,0 | 2,658 | 2,5 | 48,750 | 2,463 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 27 | 17,5 | 20,0 | 20,0 | 2,5 | 2,5 | 51,213 | | 10,0 | 10 | 10 | |
| 28 | 17,5 | 20,0 | 20,0 | 2,500 | 2,5 | 51,213 | 3,787 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 29 | 20,0 | 20,0 | 22,5 | 2,5 | 2,5 | 55,000 | 25,000 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 30 | 30,0 | 30,0 | 32,5 | 2,5 | 2,5 | 80,000 | 25,000 | 15,0 | 10 | 10 | |
| 31 | 40,0 | 40,0 | 42,5 | 2,5 | 2,5 | 105,000 | | 20,0 | 10 | 10 | |

Gesucht seien:

Die Halbmesser der äußeren Fahrlinienbögen ($R_\alpha$ und $R_{\alpha'}$) und das Maß der Versetzung (k). —

Man findet zunächst die Größe der Versetzung (k) als Funktion von $R_\alpha$:

$$\left.\begin{aligned} k = k_1 + k_2,\ k_1 &= \pm \Re_\alpha \left(1 - tg\frac{\alpha}{2}\right) \\ k_2 &= \pm R_\alpha \left(1 - tg\frac{\alpha}{2}\right) \end{aligned}\right\} \text{Abb. e.}$$

Durch Einsetzen dieses Werkes für k ergibt sich aus Gleichung 3) der Wert $R_\alpha$. Mit letzterem berechnet man den absoluten Wert k. Schließlich findet man $R_{\alpha'}$ aus Gleichung 2).

(Schluß folgt.)

Bei vorstehenden Berechnungen ist die Erweiterung des Verkehrsraumes, die an der Kreuzung von Verkehrsstraßen grundsätzlich zu fordern ist, außer Betracht gelassen. Wird eine solche angeordnet, so erweist sich die Straßenversetzung in noch größerem Umfange für den Verkehr als vorteilhaft.

D. S.

# NEU EINGEGANGENE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

VERHANDLUNGEN DES ERSTEN KONGRESSES FÜR STÄDTEWESEN DÜSSELDORF 1912. Herausgegeben im Auftrage der Stadtverwaltung. I. Band — Gruppe Städtebau — Druck und Verlag von A. Bagel, Düsseldorf 1913.

VERWALTUNGSBERICHT DER STADT NEUKÖLLN 1910 und 1911. Bearbeitet im Statistischen Amt. März 1913. Druck von Max Noster, Neukölln, Berliner Straße 70.

VERWALTUNGSBEAMTENSCHULE DER STADT DÜSSELDORF. Bericht über das 3. Schuljahr (Sommersemester 1912, Wintersemester 1913).

MITTEILUNGEN DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH. No. 28, März 1913. Herausgeber und Verlag: Zentralstelle für Wohnungsreform, Wien IX, Peregringasse 2.

BERICHT ÜBER DIE II. ÖSTERREICHISCHE WOHNUNGSKONFERENZ und der II. Österreichische Baugenossenschaftstag zu Wien, 1913. Im Selbstverlage der Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich, Wien, IX, Peregringasse 2.

SIEBENTER JAHRESBERICHT DER KAISE-RFRANZ-JOSEPF I.-JUBILÄUMSSTIFTUNG für Volksversammlungen und Wohlfahrtseinrichtungen für das Jahr 1912. Wien, im Selbstverlag der Stiftung. Druck von Karl Brakl, Wien VII, Halbgasse 9.

ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSFÜRSORGE IM KÖNIGREICH SACHSEN des Landesvereins „Sächsischer Heimatschutz“. Dresden-Altstadt, Schießgasse 24. 1. Jahresbericht 1911/12.

BAURUNDSCHAU, WOCHENSCHRIFT FÜR DAS GESAMTE ARCHITEKTUR- UND BAUWESEN NORD- UND WESTDEUTSCHLANDS. Heft No. 10. Hamburg 8, Herausgeber Konrad Hanf, Zippelhaus 7—9, mit drei Monatsbeilagen über Nordische Baukunst. Herausgeber Konrad Hanf, Hamburg, Schriftleitung: Stadtbauinspektor W. Jakstein. Dazu Baupflege und Wohnungsreform. Herausgeber: Karl Hanf, Hamburg, Schriftleiter: Gustav Platz, Regierungsbaumeister, Hamburg.

MOSAIK IM PROFANBAU. Deutsche Glasmosaik-Gesellschaft Tuhl & Wagner, Neukölln, 1912.

# CHRONIK.

Der vor kurzem aus dem Leben geschiedene Architekt Dr.-Ing. h. c. OTTO MARCH war seiner Zeit in dem Ausschusse, den die Vereinigung Berliner Architekten zusammen mit dem Architektenverein zu Berlin zur Herbeiführung eines Wettbewerbs um einen städtebaulichen Grundplan für Groß-Berlin, berufen hatte, zum Vorsitzenden gewählt und seitdem einer der eifrigsten Mitarbeiter in der modernen Städtebaubewegung. Insbesondere war er die treibende Kraft für die Berliner Städtebauausstellung des Jahres 1910, Berater der Städteausstellung in Düsseldorf 1912, wiederholt Preisrichter in städtebaulichen Wettbewerben und der Wortführer des modernen Städtebaues in der Akademie für Bauwesen. Ihre Anschauungen über „Stand und Ziele der Städtebaukunst“ hat er in einem Vortrag niedergelegt, der in der Akademie für kommunale Verwaltung zu Düsseldorf gehalten und in No. 3 und 4 des laufenden Jahrganges unserer Zeitschrift abgedruckt worden

Ehre seinem Andenken!

Der Kreisausschuß des Kreises Osthavelland schreibt einen ÖFFENTLICHEN WETTBEWERB (IDEENWETTBEWERB) UM EINEN BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS RECHTSSEITIGE HAVELGELÄNDE gegenüber dem Grunewald bei Berlin unter reichsdeutschen und anderen im Deutschen Reiche seßhaften Architekten und Ingenieuren, mit Frist bis zum 1. November 1913, aus.

Preise: ein I. von 12000 M., ein II. von 9000 M., ein III. von 6000 M. Außerdem stehen 6000 M. für Ankäufe zur Verfügung.

Preisgericht:

1. der jeweilige Vorsitzende des Kreisausschusses des Kreises Osthavelland oder dessen Stellvertreter;
2. Baumeister Gestrich, Gatow a. d. H.;
3. Geh. Baurat und Professor Goecke, Berlin;
4. Fabrikbesitzer und Baumeister Robert Guthmann, Neu-Kladow;
5. Professor und Architekt Bruno Möhring, Berlin;
6. Geh. Regierungsrat Dr.-Ing. Muthesius, Nikolassee;
7. Professor Richard Petersen, Berlin.

Unterlagen vom Bureau des Kreisausschusses in Nauen bei Berlin gegen portofreie Einsendung von 20,00 M., die bei Einlieferung eines den Vorschriften entsprechenden Entwurfes wieder zurückgezahlt werden. Auch können sie dort und im Bureau des Berliner Architekten-Vereins, Berlin, Wilhelmstr. 90, der Vereinigung Berliner Architekten, Berlin, Wilhelmstr. 92—93, und in der Provinzial-Bauberatungsstelle, Berlin, Matthäikirchstr. 20—21, eingesehen werden.

Der WETTBEWERB UM EINEN BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE STADT REVAL, der erste städtebauliche Wettbewerb in Rußland, hat, wahrscheinlich infolge unzureichender Bekanntmachung nur fünf Teilnehmer gefunden, so daß man in dieser Hinsicht wohl von einem Mißerfolge sprechen könnte. Glücklicherweise ist aber unter den eingegangenen Entwürfen ein solcher gewesen, der reichlichen Ersatz bietet für die geringe Beteiligung.

Das Preisgericht, dem neben Herrn Gregor Dubelir, Professor für Eisenbahn- und Straßenbau am Kaiserlichen Polytechnischen Institute in Kiew, und Herrn B. Jung, Architekt für Städtebau in Helsinfors, als auswärtige Sachverständige Herr Dr.-Ing. J. Stübben, Geheimer Oberbaurat in Berlin-Grunewald, und der Herausgeber unserer Zeitschrift, Professor Theodor Goecke, angehört haben, hat diesem mit dem Schild des revalschen Wappens gekennzeichneten Entwurf, als dessen Verfasser Herr Eliel Saarinen, Architekt in Helsingfors, ermittelt wurde, einstimmig den I. Preis zuerkannt. Ebenso einstimmig mußte das Preisgericht drei andere Entwürfe von der Beurteilung ausscheiden, weil sie nicht die Anforderungen des Programms erfüllten. Auch der letzte Entwurf war in formaler Hinsicht nicht ganz einwandfrei, zeigte jedoch einige gute Einzelheiten, so daß er der Stadtgemeinde zum Ankauf empfohlen werden konnte.

Saarinen ist der Gewinner des II. Preises im Wettbewerbe um den Plan für die neue Hauptstadt von Australien, worüber in der nächsten Nummer berichtet werden soll. Seinen Revaler Plan hoffen wir demnächst veröffentlichen zu können.

DER ERSTE INTERNATIONALE STÄDTEKONGRESS (Städtebau und Städteleben) findet gelegentlich der Weltausstellung in Gent zu Ende Juli des Jahres statt. Das Programm verspricht dem Städtebauer Bericht über die Art, wie 1. neue Stadtteile auzulegen und 2. alte Teile des Stadtinnern zu erhalten oder umzubauen sind. Die Berichte erstrecken sich im einzelnen zu 1. über die systematische Erweiterung der Stadt, die verschiedenen Straßentypen, die bei der Bebauung herzustellenden Räume, die Aufstellung öffentlicher Gebäude, die Wohnhausbebauung und ihre architektonische Ausgestaltung, die Verkehrsmittel, Erweiterung der Stadt in Geschäfts-, Wohn-, Fabrik- und Arbeiterviertel usw. die verschiedenen Arten der Stadtanlagen, wie Gartenstädte, Industrie- und Badestädte usw. Ferner zu 2. über die Bewältigung der Verkehrsanforderungen, Verbreiterung von Straßen, Durchbrüche usw., die Stellung neuer und die Wiederherstellung alter Denkmäler, über öffentliche Galerien, bedeckte Passagen und Bürgersteige, Säulen zur Regelung des Verkehrs, Straßenbahnen, Untergrund- und Hochbahnen usw.

Anmeldungen sind zu richten an das Zentralbureau der internationalen Vereinigungen, Rue de le Régence 3 bis, Bruxelles.

AUSSTELLUNG ALT- UND NEU-KÖLN. Bei Eröffnung dieser Ausstellung führte der Oberbürgermeister Wallraf unter anderem folgendes aus:

Wie Köln geworden und was es ist, soll diese Ausstellung sinnfällig vor Augen führen. Früher habe ich einmal gesagt: „Kölns Eigenart besteht in der Berührung neuzeitlicher Entwicklung mit uralter Geschichte. Diese Entwicklung zu fördern und dabei die Spuren einer großen Vergangenheit zu pflegen, ist die Pflicht der Stadtverwaltung.“ Den Beweis für unsern Willen, jener Mahnung zu folgen, bietet die Ausstellung „Alt- und Neu-Köln“. Wenn Sie die Säle der Halle durchwandern, so finden Sie zunächst ein Bild des altrömischen Cöln, auf den Hügeln über dem Rheine wehrhaft erbaut; Sie sehen in gleicher Art die mittelalterliche Stadt mit ihrem Kranz von Zinnen und Türmen, mit dem Schmuck der Weingärten, die sich weit über heut längst bebaute Flächen dehnten. Und wenn wir beim römischen Köln mehr auf Annahmen und wissenschaftlich gestützte Vermutungen angewiesen waren, das Bild des mittelalterlichen Köln ist auf Grund der alten Pläne und Schreinsbücher entstanden und daher ein plastisches Geschichtswerk von zuverlässiger Treue. Als Zeugen großer Vergangenheit grüßen die Banner der alten Stadt, ihre Freiheitsbriefe, manche Schätze von Bibliothek und Archiv, darüber die Bilder der Männer, die die Zügel des Gemeinwesens im Wechsel der Zeiten geführt haben. Auf der geschichtlichen Entwicklung baut sich die moderne Großstadt auf. Wie der Bannkreis der Stadt sich dehnte, wie die Bebauung zunahm, das städtische Eigentum wuchs, wie die Stadt ihren Aufgaben gerecht zu werden sucht auf dem schier unabsehbaren Gebiete eines neuzeitlichen großen Gemeinwesens, alles das finden sie dargestellt oder angedeutet in Plänen, Modellen und statistischen Zeichnungen, bei welch letzteren allerdings mehr der Wunsch nach Deutlichkeit als nach künstlerischer Vollendung maßgebend war. So gibt die Ausstellung in knappem Rahmen ein Bild von dem, was aus der alten Colonia Agrippinensis dank der Kraft ihrer Bürger bis zum heutigen Tage geworden ist.

SOZIALE STUDIENREISE NACH ENGLAND. Wie seit vier Jahren, so veranstaltet die Deutsche Gartenstadt-Gesellschaft auch im August dieses Jahres wieder eine Studienreise nach England, dem Musterlande des Einfamilienhauses und der Gartenstadtbewegung. Die steigende Teilnahme, die die Öffentlichkeit der Gartenstadt- und Kleinhausfrage entgegenbringt, die starke Beteiligung an der vorjährigen Studienreise lassen auch in diesem Jahre das Zustandekommen des Unternehmens erwarten. Erkennen doch die städtischen und staatlichen Behörden immer mehr die Bedeutung einer großzügigen Bodenpolitik und Landerschließung im Sinne der Gartenstadtbewegung, und mehren sich doch die Anzeichen dafür, daß auch die Baufachkreise in der Förderung des Kleinhauses mit Garten den richtigen Weg von der heutigen engen und hohen Bebauung zu einer vernünftigen, gesunden und schönen Überbauung sehen. Diese Tatsache kam auf den früheren Reisen bereits durch eine besonders starke Beteiligung aus Baufach- und Architektenkreisen, sowie aus Vertretern staatlicher und städtischer Verwaltungen zum Ausdruck, wozu sich stets noch eine starke Zahl aus allgemein sozial sich betätigenden Kreisen gesellte. Die Studienreise, die bei elftägiger Dauer 300 Mk. kosten wird, wird außer London hauptsächlich die alte malerische Stadt York im Norden Englands, Liverpool und Birmingham berühren und die Teilnehmer neben dem Studium der Wohnungs- und Dezentralisationsfrage auch mit dem englischen Leben (Stadt und Land, Kunst und sociale Einrichtungen usw.) bekannt machen. — Programme versendet die Geschäftsstelle, Berlin-Schlachtensee (Fernsprecher No. 999).

INTERNATIONALE STÄDTE-AUSSTELLUNG, LYON 1914. Dem Stadtrat von Lyon liegt zurzeit ein Antrag des Bürgermeisters auf Veranstaltung einer „Internationalen Städte-Ausstellung“ in Lyon im Jahre 1914 vor. Wie die „Ständige Ausstellungskommission für die Deutsche Industrie“ bekanntgibt, soll die Veranstaltung sämtliche öffentliche Einrichtungen umfassen, insbesondere die Fragen der Versorgung mit Lebensmitteln und deren Überwachung, des Kinderschutzes, der Krankenfürsorge, der Bekämpfung von Epidemien sowie Fragen der Hygiene überhaupt, der Wasserversorgung, der Müllabfuhr, dann des Unterrichts, der Armenunterstützung usw. Als Ausstellungsräume sollen die ausgedehnten Bauten des neuen städtischen Schlachthauses, die ihrer Vollendung entgegen, dienen, bevor sie ihrer eigentlichen Bestimmung übergeben werden.

Der Stadtrat von Freiburg i. Br. hat beschlossen, nach dem Vorbild der bereits erbauteu KLEINWOHNUNGSBAUTEN alsbald weitere Häuser auf städtische Kosten herstellen zu lassen. Ferner erklärte sich der Stadtrat bereit, einen für das Kleinwohnungswesen sich bildenden Baugesellschaft billiges Baugelände zu stellen und auf diese Weise ihre Bestrebungen zu unterstützen. E.

STÄDTEBILDUNG IM RUHRKOHLENGEBIET. Die außerordentlich starke Entwicklung der Eisen- und Kohlenindustrie begünstigt das Wachstum der Bevölkerung auf dem platten Lande, wenn dieser landläufige Ausdruck überhaupt noch angängig ist, in außergewöhnlichem Maße. Typisch in dieser Beziehung ist Hamborn, das in einem Zeitraum von etwa fünf Jahren von 35000 auf mehr als 100000 Einwohner anwuchs, und das noch Landgemeinde war, als sein Standesamt den 100000. Einwohner eintrug. Nachdem dann vor einiger Zeit Buer mit seinen 60000 Seelen die Städterechte erhielt, ist nun über Nacht auch die industriestarke Landgemeinde Sterkrade mit ihren 40000 Einwohnern zur Stadt geworden. Auch die beiden rasch vorwärtsstrebenden Industriegemeinden Bottrop und Gladbeck, die heute je annähernd 60000 Einwohner zählen, haben beschlossen, bei der Regierung die Verleihung der Stadtrechte zu beantragen. Dieser Wachstum der Industrie und der Bevölkerung hat auf die Bodenwerte im Ruhrkohlenrevier einen ungeahnten Einfluß ausgeübt. Der unbebaute Grund und Boden, soweit er sich noch im Dienste der Landwirtschaft befindet, ist im Preise ganz fabelhaft, durchschnittlich um das 10- bis 20fache und stellenweise noch weit höher gestiegen, und tagtäglich sind Fälle zu verzeichnen, in denen für kleine Bauernhöfe, die noch vor 10 bis 15 Iahren mit 15—20000 Mk. bewertet wurden, heute mehr als 1 Million Mark gezahlt werden. Erst vor kurzem hat die bei Essen gelegene Gemeinde Rotthausen zur baulichen Erschließung einen größeren Bauernhof, der vor 15 Jahren mit 12000 Mk. zu Buch stand, zum Preise von 1400000 Mk. erworben.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.




** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **





# DER WETTBEWERB UM EINEN BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE BUNDESHAUPTSTADT VON AUSTRALIEN.

Von Regierungsrat WERNEKKE, Berlin-Zehlendorf.

Über den Wettbewerb, den die australische Bundesregierung ausgeschrieben hatte, ist bereits in Heft 12 des Jahrgangs 1909 dieser Zeitschrift berichtet worden. Die Ausschreibungsbestimmungen, insbesondere der Umstand, daß das Preisgericht ohne Zuziehung von anerkannten Fachleuten des Städtebaues, etwa aus Europa und Amerika, nur aus australischen Preisrichtern bestehen sollte, haben unter den Städtebauern außerhalb Australiens eine gewisse Verstimmung hervorgerufen, und wenn auch die Beteiligung an dem Wettbewerb schließlich trotz der Warnungen, die einzelne Fachzeitschriften veröffentlichten, sehr lebhaft gewesen ist — dem Preisgericht lagen 137 Entwürfe vor —, so hätte doch die Größe der gestellten Aufgabe vielleicht bei einer anderen Zusammensetzung des Preisgerichts noch manchen namhaften Fachmann zur Teilnahme am Wettbewerb veranlaßt, der ihm so ferngeblieben ist. Die Arbeit des Preisgerichts war nicht gering: nach Ausscheidung von 11 Entwürfen, die den förmlichen Anforderungen insofern nicht entsprachen, als bei ihnen der Name des Verfassers aus dem Entwurf zu ersehen war, blieben immer noch etwa 500 Zeichnungen zu prüfen. Nach dem Bericht des Preisgerichts hat es seine Aufgabe mit großer Gewissenhaftigkeit aufgefaßt und bei der Prüfung alle Umstände, die zugunsten des einen oder des anderen Entwurfes sprechen können, eingehend erwogen. Leider sind aber die Gründe, die für sein Urteil maßgebend gewesen sind, in seinem Bericht nicht enthalten. Obgleich das Preisgericht nur aus drei Mitgliedern bestand, ist es doch nicht gelungen, so weit Einigkeit unter den Preisrichtern herbeizuführen, daß ein einstimmiges Urteil über den Wert der Entwürfe zustande gekommen wäre. Es wurde vielmehr dem Minister des Innern, dem die letzte Entscheidung zustand, außer dem Gutachten der Mehrheit noch ein solches der Minderheit vorgelegt, die beide ganz verschiedene Entwürfe für preiswürdig erklärten. Das Mehrheitsgutachten, das vom Minister zur Grundlage seiner Entscheidung gemacht wurde, sprach den I. Preis dem Architekten und Landschaftskünstler W. B. Griffin in Chicago zu und schlug für den II. und III. Preis die Arbeiten des Architekten Saarinen in Helsingfors und des Professors D. A. Agache in Paris vor; das Minderheitsgutachten bezeichnete als die drei besten Arbeiten diejenigen von W. S. Griffiths und zwei Genossen in Sydney, von A. C. Comey in Cambridge (Vereinigte Staaten von Nordamerika) und von N. Gellerstedt in Stockholm, der die

Herren Lindgren und du Rietz zu Mitarbeitern hatte. Außerdem waren im Mehrheitsgutachten noch zwei Arbeiten, diejenige von A. V. B. Magonigle in New York und von Schaufelberg, Rees und Gummer in London für beachtliche Lösungen der gestellten Aufgabe erklärt worden. Daß dieses Urteil des Preisgerichts wenig befriedigt hat, geht auch aus einer Zuschrift hervor, die von beachtlicher Seite an die Schriftleitung dieser Zeitschrift gerichtet worden ist.

Den aus Deutschland eingereichten Entwürfen, denen leider ein Erfolg nicht beschieden war, wird nachgesagt, daß sie eine zu stark gekrümmte Führung der Straßen aufwiesen. Außerdem sollen die deutschen Entwürfe zu wenig Rücksicht auf die Einbeziehung der Wasserflächen in das Stadtbild genommen haben. Namentlich aus dem erstgenannten Grunde erregten sie das Mißfallen der Preisrichter und wurden daher, ebenso wie die aus Frankreich stammenden Entwürfe, deren Grundzug eine fächerartige Anordnung ist — mit Ausnahme desjenigen von Agache —, vom Preisgericht verworfen.

Der Träger des I. Preises, der 1750 £ (35000 Mk.) betrug, hat sich schon durch den Entwurf einer kleinen Stadt für etwa 2000 Einwohner, die jetzt nach seinen Plänen in Amerika ausgeführt wird, hervorgetan; er hat auch für die chinesische Regierung einen Entwurf zur Beseitigung der alten, höchst ungesunden Eingeborenenstadt von Shanghai und zu deren Ersatz durch einen neuzeitlichen Anforderungen entsprechenden Stadtteil bearbeitet. Bei seinem Entwurf (siehe Tafel 38 und Textbilder 2 und 3) für die Hauptstadt für Australien betont er besonders, daß er ihn den örtlichen Verhältnissen in weitgehendem Maße angepaßt habe, und daß er hergebrachte Anordnungen, die diesen Verhältnissen nicht entsprechen, vermieden habe. Uns will es aber erscheinen, als ob das zwar für die Anordnung der einzelnen Stadtviertel zueinander zutreffen möchte; auch bei der Linienführung der Straßen in den Außenbezirken und Wohnvierteln, die sich den Hängen der im Stadtgebiet gelegenen Anhöhen anschmiegen, ist Rücksicht auf die Ausnutzung des Geländes genommen worden; beim Gesamtanblick des Stadtplanes überwiegt aber entschieden der Eindruck, daß die Straßenzüge, die die Mittelpunkte der einzelnen Stadtteile umgeben und diese Stadtteile miteinander in Verbindung bringen, nach rein geometrischen Erwägungen geplant sind. Sie beherrschen das Stadtbild, und die Teile mit gekrümmten, dem Gelände angepaßten Straßen treten in den Hintergrund, wie ein Blick auf den Entwurf lehrt.



Abb. 1. Gesamtansicht der für die Stadtlage

Die Ausnutzung des Geländes kommt bei diesem Entwurf im wesentlichen dadurch zum Ausdruck, daß die gesamte Stadtanlage um drei Achsen gruppiert ist, die auf drei an der Grenze des Stadtgebietes liegenden Höhen gerichtet sind. Es sind dies der Schwarze Berg im Nordwesten (810 m), der Ainslieberg im Nordosten (840 m) und der Mugga-Mugga-Berg im Süden (810 m). Kleinere Erhebungen im Stadtgebiet, das im Mittel auf etwa 600 m Seehöhe liegt, sind dazu ausgenutzt worden, um sie mit hervorragenden Gebäuden zu bekrönen, während die flacheren, tiefgelegenen Geländestriche für Wohn- und Fabrikviertel ausgenutzt sind. Alle drei Achsen weichen mehr oder weniger von den Haupthimmelsrichtungen ab, so daß eine reine Nordlage für Gebäude ganz vermieden und für alle Straßen eine günstige Besonnung gewährleistet ist. Für die Hauptachse, die etwa von Südsüdwest nach Nordnordost über den Ainslieberg verläuft und das „Regierungsviertel" durchschneidet, wurde als Richtungspunkt der etwa 50 km entfernte Bimberiberg, eine Erhebung von 1900 m Höhe, deren Gipfel fast immer mit Schnee bedeckt ist, gewählt. Die zweite, nur wenig von der Südnordrichtung abweichende Achse, durchschneidet das „Stadtverwaltungsviertel" und verläuft in der Mitte zwischen dem Schwarzen und dem Ainslieberg. Die dritte Achse endlich, diejenige des ländlichen Wohnbezirkes, verläuft von Südosten nach Nordwesten und zeigt auf den Schwarzen Berg. Alle drei Achsen schneiden sich im „Kapitol". Daß in dieser Beziehung eine glückliche Anpassung an das Gelände vorliegt, muß anerkannt werden. Besonders das Regierungsviertel mit einem Schneeberg als Richtungspunkt für die von seinen stattlichen Gebäuden eingefaßte Hauptstraße mag bei glücklicher Durchführung dieses Gedankens ein großartiges Bild bieten. Diese Hauptstraße ist übrigens ebensowenig wie die mit den beiden anderen Achsen zusammenfallenden Straßen etwa einer der Hauptverkehrswege; das wird schon dadurch verhindert, daß die Achsen über das Kapitol gehen. Die Hauptverkehrsverbindungen verlaufen vielmehr meist in den ebenen Teilen der Hauptstadt.

Die Regierungsgebäude sind in einem für sich abgeschlossenen Stadtteil, der aber bequem zugänglich ist, vereinigt. Das Kapitol bildet den Mittelpunkt eines Stadtviertels, dessen Straßen parallel den Seiten eines ziemlich regelmäßigen Achtecks und in Richtung der Durchmesser dieses Vielecks angelegt sind. Neun Straßen zeigen auf das Kapitol, keine davon reicht aber näher an diesen Mittelpunkt heran, als daß nicht noch ein Parkstreifen das Hauptgebäude von den umgebenden Straßen trennen könnte. Neben dem Kapitol liegt der Palast des

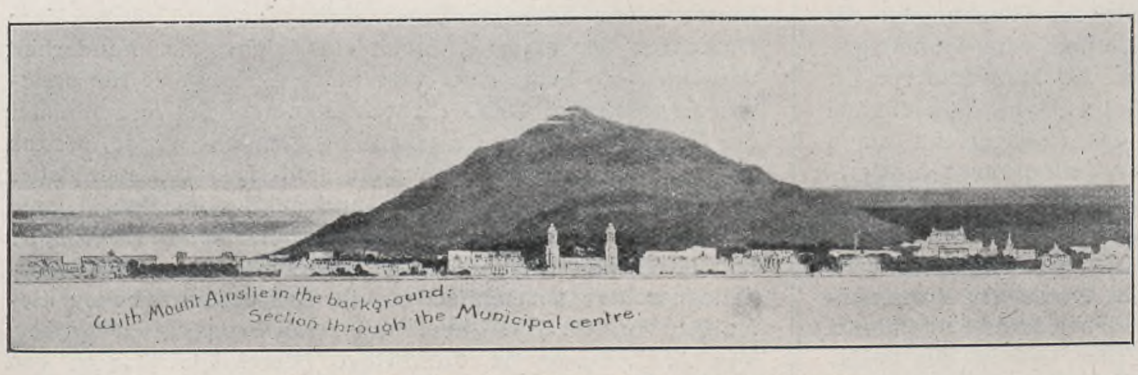



Abb. 2. Aus dem Entwurfe von W. B. Griffin, Chicago.



gewählten Landschaft.

Statthalters und des Premierministers. Nach dem Wasser fällt das Gelände ab, und auf seiner nächsten Stufe finden wir das Parlamentsgebäude, das quer zu der mehrfach genannten Achse steht; weiterhin schließen sich rechts und links der Achse terrassenartig nach dem Wasser abfallend die Verwaltungsgebäude der Staatsbehörden an. Jenseits des Wassers liegt, halbmondartig symmetrisch zur Achse, ein Park, hinter dem sich ein stattliches Villenviertel erhebt, das in einem Kasino am Abhang des Berges gipfelt. Von hier hat man einen günstigen Blick über die Stadt. Hinter dem Kasino schließen sich Waldspaziergänge an.

Den zweiten Brennpunkt der Stadtanlage bildet das im städtischen Verwaltungsviertel gelegene Rathaus jenseits des Wassers. Um das Rathaus herum sind die Gerichtsgebäude und das Hauptpostamt angeordnet, ebenso Banken, Börse u. dgl. Um aber nicht zu viele öffentliche Gebäude an einem Punkt zusammenzufassen, ist ein dritter Brennpunkt gewählt, der durch den Hauptbahnhof bezeichnet wird; in seiner Nähe sind die Markthallen, eine Anzahl Großhandelshäuser, aber auch Warenhäuser und Fabriken, deren Betrieb die Umgebung wenig stört, gedacht. Hier liegt auch die Hauptkirche. Die drei genannten Brennpunkte liegen auf den Ecken eines gleichseitigen Dreiecks, dessen dem Kapitol gegenüberliegende Seite von der schon genannten Parkanlage am Wasser gebildet wird. In dieser ist etwa in der Mitte zwischen Rathaus und Hauptbahnhof das „Erholungsviertel" untergebracht, mit Museen, Theatern, Bädern, dem Zoologischen Garten u. dgl.

Die größeren und für ihre Umgebung lästigeren Fabrikbetriebe und sonstige gewerbliche Anlagen sind weit außerhalb der Stadt im Norden des Rathausviertels zusammengefaßt. In diesem Viertel liegt auch der Güterbahnhof, die Gasanstalt und andere „notwendige Übel".

Am entgegengesetzten Ende der Stadt, südöstlich vom Kapitol, zum Teil am Hange des Mugga-Mugga, ist eine Art Dorfanlage geplant, die zum Teil der Landwirtschaft dienen soll, zum Teil aber ein ländliches Wohnviertel bieten soll.

Endlich ist noch das Universitäts- und das Kasernenviertel zu nennen, die beide am Wasser, das erstere am Westende, das letztere am Ostende der Stadt liegen. Im Anschluß an die Universität ist auf einer geschickt in den See vorgekragten Halbinsel eine ruhige Stelle für ein Krankenhaus geschaffen. Bei den Kasernen finden wir auch eine Militärakademie.

Eine wichtige Rolle bei der Planung einer Anlage wie die hier vorliegende spielen natürlich die Verkehrsmöglichkeiten. Da bei einer Stadt von erheblicher Größe der Verkehr in der Hauptsache mit Schienenbahnen bewältigt werden muß, so war mehr Wert darauf zu legen, daß von jedem Punkt aus diese Bahnen bequem zu erreichen sind, als darauf, daß die kürzesten, also geradlinige Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen geschaffen werden. Die systematische, zielbewußte Planung der Straßenbahnen wird besonders in späterer Zeit, wenn die Hauptstadt ausgebaut und vielleicht gar erweiterungsbedürftig sein wird, ihren wahren Wert zeigen.

Auch die Eisenbahn ist natürlich bei einem Entwurf aus roher Wurzel viel einfacher zu planen und viel besser in die Stadtanlage einzupassen, als wenn mit bestehenden Anlagen gerechnet werden muß. Sie ist von Norden her zunächst in das Fabrikviertel eingeführt, wo der Hauptgüterbahnhof liegt und wo in ihrer Nähe auch Lagerhäuser zu errichten sein werden. Dann senkt sich die Eisenbahn unter die Straßenhöhe und erreicht in einem offenen Einschnitt, nach Osten abschwenkend, den Hauptbahnhof. Das Empfangsgebäude ist über den unterirdischen Gleisen um ein erhebliches Maß emporgehoben, so daß es seine Umgebung beherrscht. Nach Durchfahren des Hauptbahnhofs wendet sich die Eisenbahn wieder nach Süden, überschreitet das Wasser und verläuft schließlich durch den im Südosten gelegenen dorfartigen Bezirk. Rechts und links der Eisenbahn führen breite Straßen mit Straßenbahnen hin.

Der Schwerpunkt der neuen Hauptstadt liegt in ihrer Eigenschaft als Mittelpunkt der Bundesverwaltung; Handel und Verkehr und die Gütererzeugung spielen eine untergeordnete Rolle. Die öffentlichen Gebäude beherrschen daher das Stadtbild. Wegen ihrer Ausführung sagt Griffin, daß die geschichtlichen Stilarten ausgeschlossen bleiben sollen; es müssen vielmehr neue Stilformen gefunden werden, die dem Gebrauchszweck, den klimatischen Verhältnissen und dergleichen anzupassen wären. Als Vorbild für solche Bauten empfiehlt er die Anlagen der letzten großen Weltausstellungen, namentlich derjenigen in Chikago 1893 mit ihrem denkwürdigen Ehrenhof, nur daß der Unterschied zwischen jenen Gebäuden für vorübergehende Zwecke und den hier zu errichtenden dauernden Bauwerken zum Ausdruck gebracht werden müßte. An Stelle der „unvermeidlichen Kuppel des Kapitols" will er eine große abgetreppte Pyramide setzen. Als Baustoff empfiehlt er als neuzeitlicher Architekt den Eisenbeton, dessen Eigenart natürlich auch in der äußeren Erscheinung der Gebäude zur Geltung kommen solle. Da die Stadt von vornherein über eine genügend große Grundfläche verfügt, werden sich alle Gebäude mehr in die Breite als in die Höhe erstrecken.

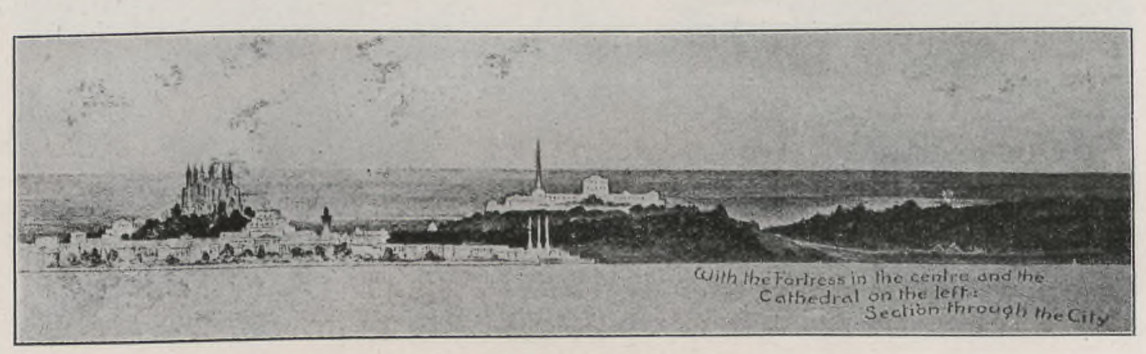



Abb. 3. Aus dem Entwurfe von W. B. Griffin, Chicago.

Daß große Wasserflächen eine wichtige Rolle im Städtebild des preisgekrönten Entwurfs spielen, geht schon aus dem vorstehenden Hinweise auf die Wasserbecken hervor. Abgesehen von ihrer malerischen Wirkung im Stadtbilde haben sie noch den Zweck, eine Verbesserung des trockenen und heißen Klimas herbeizuführen. Der Molonglofluß, der das Stadtgebiet von Ost nach West durchfließt, soll durch eine Staumauer bei seinem Austritt aus dem Stadtgebiet aufgestaut werden, wodurch ein großer See entsteht, der die Stadt in zwei Hälften teilt. Er wird von zwei Straßen und der Eisenbahn überquert, welch letztere zugleich als Staudamm mit Schleusen ausgebildet ist, so daß zwei Wasserflächen in verschiedener Höhenlage entstehen. Symmetrisch zu der vom Kapitol nach dem Ainslieberg führenden Achse liegen zwei kreisrunde Becken mit einer halbmondartigen Verbindung. Die beiden Straßenbrücken trennen die Kreisbecken von dem mittleren Teil. Die Wasserflächen sollen auch zu Sportzwecken ausgenutzt werden, und im Anschluß daran sind weitere Sportplätze an den Ufern geplant.

Der Raum zwischen den einzelnen Mittelpunkten wird durch Wohnstraßen und -viertel ausgefüllt. Entsprechend ihrer Gruppierung um einzelne Mittelpunkte ist für sie meist das Achteck mit Durchmessern als Grundform gewählt, eine reichlich schematische Anordnung. Um spitze Schnitte der Straßen zu vermeiden, gehen die in der Richtung der Durchmesser verlaufenden Straßen der Achtecke nicht durch die Ecken, sondern durch die Mitten der Seiten der Achtecke. Dadurch, daß einzelne Straßen sich gegen andere tot laufen, so daß sich in ihnen kein Durchgangsverkehr bilden kann, sind geradezu hofartige Gruppen geschaffen, in denen ruhige Wohnungen, Spielplätze, Heilstätten, Gasthäuser, Schulen und dergleichen untergebracht werden können.

Die einzelnen Baublöcke der Wohn- und Geschäftsgegenden haben 250 m bis 300 m lange Seiten; die größte Entfernung von irgendeinem Punkte nach der Straßenbahn soll vier bis fünf Blocklängen nicht überschreiten. Die schmalen Straßen sollen 30 m, die Hauptverkehrsstraßen doppelt so breit werden. Die Stadt ist also ziemlich weitläufig angelegt. In den breiten Straßen sollen außer der Straßenbahn auch noch Verkehrsflächen für schnellfahrende Verkehrsmittel, also im wesentlichen Automobile, vorgesehen werden.

Grüne Park- und Wiesenflächen sind über alle Stadtgegenden verteilt und finden sich namentlich in der Nähe der größeren öffentlichen Gebäude.

Der mit dem II. Preis gekrönte Entwurf, derjenige des finnischen Architekten Saarinen (Tafel 39 und Textbild 4), muß als ein wohl durchgearbeiteter Plan bezeichnet werden. Im großen ganzen schmiegt er sich dem Gelände gut an, doch würde seine Durchführung stellenweise auch umfangreiche Erdarbeiten und damit beträchtliche Kosten bedingen. Die Hauptachse der Stadtanlage ist fast dieselbe wie bei Griffin; der Bimberi- und der Ainslieberg als Richtungspunkte der Hauptachse haben ja auch viel verlockendes, und der Umstand, daß zwei Entwürfe, die gewiß Beachtung verdienen, man mag über das Urteil des Preisgerichts im übrigen denken wie man will, die durch diese beiden Punkte festgelegte Richtlinie als Hauptachse gewählt haben, scheint zu beweisen, daß dieser Gedanke richtig ist. Im übrigen wird der Entwurf von der Eisenbahn beherrscht: sie durchschneidet in einer ganz flachen Krümmung den nördlichen Teil der Stadt und bildet dann nach Überschreitung des Wassers einen großen Haken etwa von der Form einer halben Ellipse, die insofern für den südöstlichen Stadtteil von besonderer Bedeutung ist, als sich seine Straßen dieser Krümmung in Bogen mit gleichem Mittelpunkt anschmiegen. So entsteht mit einer Anzahl vom Mittelpunkt dieser Anlage angehenden Straßen eine Art Fächer. Die von Saarinen gewählte Linienführung der Eisenbahn hat etwas Gekünsteltes, wenn man ihr auch den Vorzug nicht absprechen kann, daß sie eine gute Verteilung der einzelnen Bahnhöfe und Haltestellen auf die verschiedenen Stadtteile ermöglicht. Im übrigen läßt aber dieser Entwurf die gebührende Berücksichtigung der verkehrstechnischen Gesichtspunkte vermissen. So verbindet z. B. keine einzige Hauptstraße mit Straßenbahn den im Norden gelegenen Hauptbahnhof mit den südlich davon gelegenen Stadtteilen.

Zu beiden Seiten der Hauptachse, zum Teil in einem offenen Halbkreis, dessen mittleren Durchmesser sie bildet, sind die großen öffentlichen Gebäude angeordnet, die zusammen mit den Wasserflächen entschieden bei einer Ausführung nach diesem Entwurf ein Bild von bedeutender Wirkung geben würden. Den Wasserflächen hat Saarinen große Aufmerksamkeit gewidmet. Sein Plan weist zunächst ein halbkreisförmiges Becken im Innern der von der Eisenbahn gebildeten Halbellipse auf; ein zweites Becken erstrekt sich quer zu der Hauptachse, an der die Staatsgebäude liegen, und bildet für diese Gruppe einen gewiß reiz-

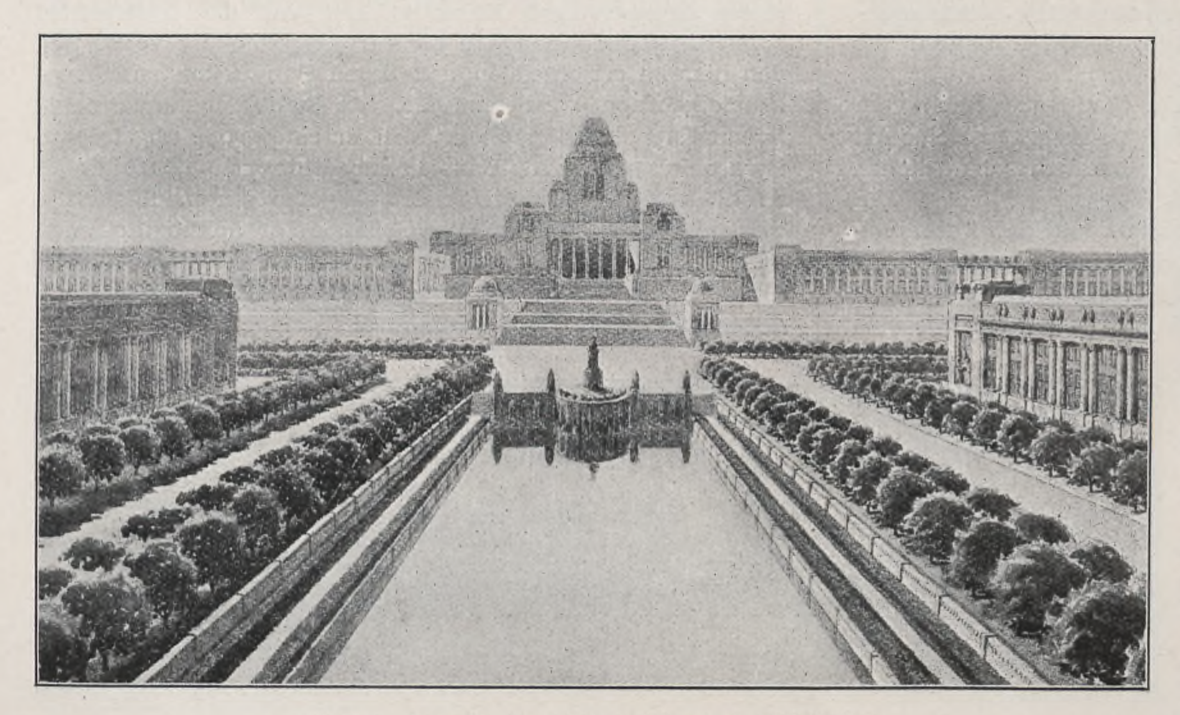


Abb. 4. Aus dem Entwurfe von Saarinen, Helsingfors.

vollen Vordergrund. Auch hier sind alle längeren geraden Linien geradezu ängstlich vermieden, und die beiden genannten Becken sind ebenso wie die dritte Wasserfläche, die sich im Westen der Stadt, in der Querachse des Regierungsviertels findet, gegeneinander versetzt angeordnet. Die Wasserbecken und der sie speisende Fluß trennen die Stadt in zwei scharf voneinander geschiedene Teile.

Das Straßennetz weist zum großen Teil eine Art Schachbrettform auf, nur mit dem Unterschied, daß die eine Schar der das Schachbrett bildenden Straßen, zuweilen sogar beide, um einen für jede Schar gemeinsamen Mittelpunkt gekrümmt ist. Das Straßennetz ist also nicht dem Gelände angepaßt. Daß die Straßen schon durch ihre verschiedene Breite als Hauptverkehrsstraßen und als Nebenstraßen, die wieder zwischen mit der Entfernung von den Hauptadern an Größe zunehmenden Häuserblocks liegen, gekennzeichnet sind, versteht sich bei einem Entwurf, der am Anfang des 20. Jahrhunderts aufgestellt wird, eigentlich von selbst.

Auch in bezug auf die Gruppierung der Stadt um eine Anzahl von Brennpunkten hat der Entwurf von Saarinen manches mit dem von Griffin gemein. Da es sich um eine Stadt handelt, die die Größe und Macht des australischen Staatenbundes zum Ausdruck bringen soll, werden die starreren, von geometrischen Formen abgeleiteten Grundzüge des Entwurfs monumentaler, stattlicher wirken, als wenn sich der Verfasser mehr dem Gelände angepaßt hätte. Der Unterschied zwischen der Mehrzahl der Stadtentwürfe, die in den letzten Jahren aufgestellt worden sind und dem australischen Entwurf darf nicht außer acht gelassen werden: die ersteren behandeln meist Wohnviertel, in der Hauptsache geradezu Gartenstädte, während es sich hier um die Schaffung eines Mittelpunktes für ein großes Gemeinwesen handelt. Hier müssen also manche Gesichtspunkte, die dort den Ausschlag geben, in den Hintergrund treten und umgekehrt. Daß bei einem Entwurf wie dem vorliegenden das Monumentale überwiegt, ist selbstverständlich, und das hat Saarinen wohl richtig zum Ausdruck gebracht. Die großen Gruppen seines Entwurfs im Zusammenwirken mit den großen Wasserflächen würden bei der Ausführung sicher einen gewaltigen Eindruck machen.

Etwas andere Wege als die beiden bisher genannten Künstler geht der Franzose Agache bei seinem Stadtentwurf (Tafel 40). Entsprechend dem Standpunkte der französischen Städtebauer ist sein Entwurf auf fast geometrischer Grundlage aufgebaut; sein Stadtkern zeigt noch starrere Formen als bei jenen, und einige eingestreute Unregelmäßigkeiten vermögen nicht diese Starrheit zu mildern. Der Unterschied gegenüber Griffin und Saarinen besteht aber in der Wahl der Hauptachse: während sie bei jenen ungefähr nach Norden, nach dem Ainslieberg weist, hat Agache als Richtungspunkt den Schwarzen Berg im Nordwesten gewählt, der bei Griffin das Ziel einer Nebenachse bildet. Den Kurrajonghügel im Stadtgelände, auf dem Griffin sein Kapitol unterbringt, macht auch Agache zum Mittelpunkt seiner Anlage, indem er ihn durch ein Nationaldenkmal krönt, um welches die Gebäude für das Parlament herum gelagert sind. Kennzeichnend für den Entwurf von Agache im Gegensatz zu den beiden anderen Preisträgern ist aber der Umstand, daß neben der Hauptachsrichtung keine zweite sie schneidende Richtlinie dem Stadtbild sein Gepräge gibt. Es ist zwar noch eine zweite Achse vorhanden, und man könnte vielleicht sogar noch von einer dritten sprechen, wenn nicht diese mehr eine Begrenzung des Stadtgebietes als eine Mittellinie bildete. Beide Linien verlaufen parallel zu der Hauptachse, und das verleiht dem Plan ein vollständig verändertes Aussehen gegenüber Griffin mit seinen drei sich im Kapitol schneidenden Achsen und Saarinen mit seiner geschwungenen Linienführung. Senkrecht zur Achsrichtung ist die Stadt im Südosten scharf abgeschnitten, und hier ist vorkopf ein Riesengelände für die Bahnhofsanlagen vorbehalten. Durch diesen scharfen Abschluß wird die Rechteckform im Grundriß nochmals betont und die Starrheit erheblich vergrößert. Ehe die Eisenbahn von Südosten her in den Bahnhof einmündet, der mindestens als reichlich groß bezeichnet werden muß, zweigt von ihr eine Umgehungsbahn ab, die sich in weitem Bogen westlich um die Stadt schlingt und am staatlichen Goldlager vorbei nach den gewerblichen Staatsanlagen im Nordwesten der Stadt führt. Auch dieses Fabrikviertel ist weitläufig geplant. Auf den Höhen im Nordosten findet sich der Friedhof, das Krankenhaus, die Militärstadt und das Gefängnis, alles in geradezu überreichlichen Abmessungen. Ebenso ist eine Ausstellungsanlage, ein Freilichttheater und Sportplätze im Norden und Osten im weiten Kranze um die Stadt gelagert. Als ein glücklicher Gedanke erscheint es, die Anlagen für Sportzwecke nicht an einer Stelle zu vereinigen, sondern auf verschiedene Punkte der näheren Stadtumgebung zu verteilen. Beachtenswert ist bei Agache auch die Anlage eines großen Flugplatzes im Südosten der Stadt.

(Schluß folgt.)

# ÜBER STRASSENKREUZUNGEN.

## (MATHEMATISCHE FESTLEGUNG DER FAHRLINIEN.)

Von E. SCHACHENMEIER, Großh. Bauinspektor in Offenburg. (Schluß.)

E. Rechtwinklige Kreuzung mit Versetzung beider Straßen, sowohl der Nordsüd- als auch der Ostweststraße. (Doppelte Versetzung.)

Der Verlauf der Fahrlinien bei rechtwinkliger Kreuzung mit Versetzung beider Straßen ist in der Abb. f, Tafel 37 dargestellt.

Von den vorkommenden (in der Figur eingeschriebenen) Größen $f_1$ $f_2$ $d_1$ $d_2$ $R_\alpha$ $R_{\alpha'}$ h und v können jeweils zwei berechnet werden, wenn die übrigen gegeben sind.

Es bestehen die Gleichungen:

$$9)\quad \left(R_{\alpha'} + \frac{d_1}{2}\right)^2 = \left\{R_{\alpha'} - \left(\frac{f_1}{2} - h\right)\right\}^2 + \left\{R_{\alpha'} - \left(\frac{f_2}{2} + v\right)\right\}^2$$

$$10)\quad \left(R_\alpha + \frac{d_2}{2}\right)^2 = \left\{R_\alpha - \left(\frac{f_1}{2} + h\right)\right\}^2 + \left\{R_\alpha - \left(\frac{f_2}{2} - v\right)\right\}^2$$

Bei dieser Versetzung **beider** Straßen besteht eine Beschränkung in der Wahl des **zweiten** zu verschiebenden Straßenschenkels, d. h. es ist ein gewisser Richtungssinn einzuhalten:

Wenn der nördliche Schenkel nach Westen (Osten) verschoben wird, so kann der westliche (östliche) Schenkel nur nach Süden, oder wenn der südliche Schenkel nach Osten (Westen) verschoben wird, so kann der östliche (westliche) nur nach Norden verschoben werden.

Für das Maß der Versetzungen, sowohl in westöstlicher Richtung (h) als auch in nordsüdlicher (v), läßt sich je ein Größtwert ermitteln:

Der größtmöglichen Verschiebung h entspricht eine bestimmte Verschiebung v. Zur Ermittlung dieses Größtwertes h und des zugehörigen Wertes v betrachten wir zunächst in Gleichung 9 nur h und v als Variable, die übrigen Größen als Konstanten.

Man findet $h_{max}$ durch Differenzieren, indem man setzt: $\frac{dh}{dv} = 0$. Aus Gleichung 9 ergibt sich

$$\begin{cases} v = R_{\alpha'} - \frac{f_2}{2} & (11 \\ h_{max} = \frac{d_1 + f_1}{2} & (12 \end{cases}$$

Ebenso findet man $v_{max}$, indem man setzt: $\frac{dv}{dh} = 0$. Aus Gleichung 10 ergibt sich

$$\begin{cases} h = R_{\alpha} - \frac{f_1}{2} & (13 \\ v_{max} = \frac{d_2 + f_2}{2} & (14 \end{cases}$$

Die Werte für die Halbmesser $R_{\alpha'}$ und $R_{\alpha}$ ergeben sich aus der Überlegung, daß der zu $h_{max}$ gehörige Wert v (Gleichung 11) ebenfalls möglichst groß, also $v = v_{max}$ sein soll (Gleichung 14), und daß ebenso der zu $v_{max}$ gehörige Wert h (Gleichung 13) gleich $h_{max}$ sein soll (Gleichung 12).

Man hat also die Beziehungen

$$v = R_{\alpha'} - \frac{f_2}{2} = v_{max} = \frac{d_2 + f_2}{2}$$

und

$$h = R_{\alpha} - \frac{f_1}{2} = h_{max} = \frac{d_1 + f_1}{2}$$

Daraus folgt:

$$\begin{cases} R_{\alpha'} = f_2 + \frac{d_2}{2} & (15 \\ R_{\alpha} = f_1 + \frac{d_1}{2} & (16 \end{cases}$$

Die Ergebnisse von Zahlenbeispielen sind in der Tabelle III zusammengestellt, und zwar sind dabei für h und v immer die gleichzeitigen Größtwerte berechnet. Auch hier wurden die Werte für den Abstand der feindlichen Fahrlinien ($d_1$ und $d_2$) zunächst als Kleinstwerte in die Rechnung eingesetzt. Dann aber sind für die Fälle, in welchen sich $R_{\alpha'} < R_{min}$ oder $R_{\alpha} < R_{min}$ ergeben hatte, neue Werte $d_1$ bzw. $d_2$ berechnet worden, wobei die Kleinstwerte der Halbmesser ($R_{min}$) anzunehmen waren (Tabelle III OZ 2 4 6 . . . 12).

Die Überleitung von einem zum anderen der versetzten Straßenschenkel erfolgt wieder am einfachsten durch geradlinige Verbindung der aus ihnen abzweigenden Bögen (d. h. durch die Tangenten; vgl. Abschnitt F). Die Richtung dieser geradlinigen Verbindung bildet mit der Richtung der durchlaufenden Straße den Winkel $\alpha$ bzw. $\alpha'$. Der Winkel $\alpha$ berechnet sich als Funktion der Halbmesser $R_{\alpha}$ und $\mathfrak{R}_{\alpha}$ sowie der Versetzungsgrößen h und v:

$$17)\ \operatorname{tg}\frac{\alpha}{2} = \sqrt{\frac{w}{2\mathfrak{R}_{\alpha} + 2R_{\alpha} + w} + \left(\frac{h - \mathfrak{R}_{\alpha} - R_{\alpha}}{2\mathfrak{R}_{\alpha} + 2R_{\alpha} + w}\right)^2} - \frac{k - \mathfrak{R}_{\alpha} - R_{\alpha}}{2\mathfrak{R}_{\alpha} + 2R_{\alpha} + w}$$ (Abb. g, Tafel 37).

Entsprechend findet man für den Winkel $\alpha'$:

$$18)\ \operatorname{tg}\frac{\alpha'}{2} = \sqrt{\frac{k}{2\mathfrak{R}_{\alpha'} + 2R_{\alpha'} + k} + \left(\frac{w - \mathfrak{R}_{\alpha'} - R_{\alpha'}}{2\mathfrak{R}_{\alpha'} + 2R_{\alpha'} + k}\right)^2} - \frac{w - \mathfrak{R}_{\alpha'} - R_{\alpha'}}{2\mathfrak{R}_{\alpha'} + 2R_{\alpha'} + k}.$$

Für den Winkel $\varphi$, den die Tangenten miteinander bilden, gilt die Beziehung:

$$19)\ \varphi = \alpha - \alpha' + \frac{\pi}{2}.$$

Die praktische Anwendung der gewonnenen Formeln zeigt folgendes Beispiel:

Eine im bestehenden Stadtplan vorhandene schiefwinklige Straßenkreuzung ohne Versetzung soll in eine rechtwinklige mit doppelter Versetzung umgewandelt werden (Abb. f).

Gegeben seien:

Die Abstände der geraden Fahrlinien ($f_1$ $f_2$), die kürzesten Abstände der feindlichen Fahrlinienbögen ($d_1$ $d_2$), die Halbmesser der inneren Fahrlinienbögen ($\mathfrak{R}_{\alpha}$ $\mathfrak{R}_{\alpha'}$) und die Winkel der Überleitungstangenten mit der Westost- und mit der Nordsüdrichtung ($\alpha$ $\alpha'$).

Gesucht seien:

Die Halbmesser der äußeren Fahrlinienbögen ($R_{\alpha}$ $R_{\alpha'}$) und das Maß der Versetzung in beiden Richtungen (k w).

Man findet zunächst mit Hilfe der Abb. g die Werte k und w als Funktionen von $R_{\alpha}$ und $R_{\alpha'}$. Dann ergeben sich aus den Gleichungen 9 und 10 (durch Einsetzen obiger Werte k und w) zwei zusammengehörige Werte $R_{\alpha}$ und $R_{\alpha'}$. Da die Gleichungen 9 und 10 nach Einsetzen der Werte für k und w zwei (simultane) quadratische Gleichungen mit zwei Unbekannten darstellen, erhält man am schnellsten durch Probieren eine Lösung, indem man z. B. für $R_{\alpha}$ verschiedene Werte annimmt, so lange bis der angenommene und der berechnete Wert möglichst genau miteinander übereinstimmen.

Die Ergebnisse eines Zahlenbeispiels sind in Textbild 5 dargestellt (die Annahme $R_{\alpha} = 10{,}00$ trifft sehr nahe an den berechneten Wert). Mit den so ermittelten Werten $R_{\alpha}$ und $R_{\alpha'}$ berechnet man schließlich die Versetzungsgrößen k und w.

### F. Überleitung von einem der versetzten Straßenschenkel zum anderen (Textbilder 6 u. 7, Abb. h—m der Tafel 37).

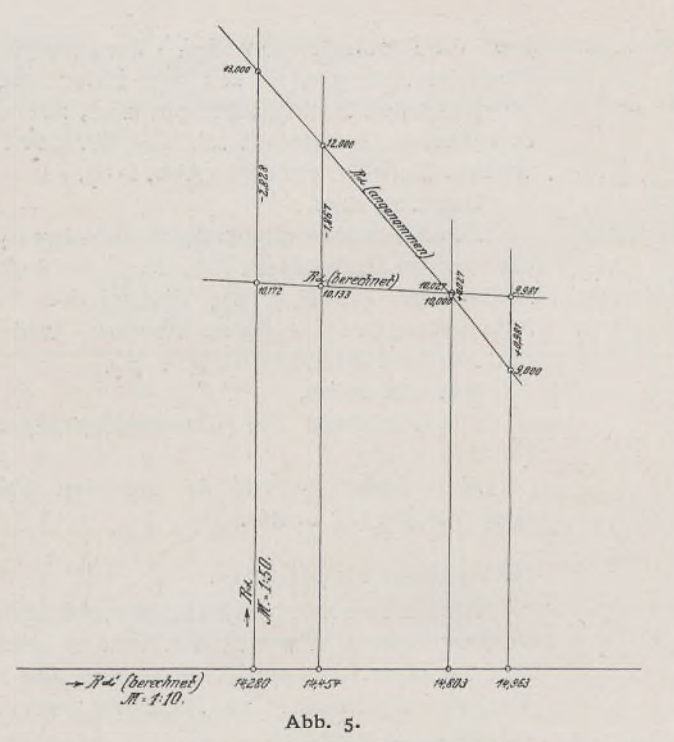
Die Überleitung der Fahrlinien von einem der versetzten Straßenschenkel zum anderen erfolgt am einfachsten durch die Tangenten an die Verbindungsbögen der geraden, senkrecht zueinander verlaufenden Fahrlinien.

Der kürzeste Abstand dieser überleitenden Tangenten oder der im gleichen Sinne verlaufenden Verbindungsbögen (Bögen, bei denen die konvexe Seite des einen der konkaven des anderen zunächst liegt) ist besonders zu untersuchen, wenn die Gefahr besteht, daß das zulässige Mindestmaß des Fahrlinienabstandes unterschritten wird.

In den Abbildungen sind die Halbmesser und Versetzungsgrößen nur mit Rücksicht darauf gewählt, daß der zu zeigende Fall deutlich wird; die Zeichnung ist also nicht maßstäblich.

Es ergeben sich folgende unter I und IIa bis IIc näher bezeichnete Fälle:

I. Wenn die **Verbindungsbögen konzentrisch** verlaufen (Textbild 6), bleibt der Abstand zwischen den überzuleitenden Fahrlinien, zwischen den Verbindungsbögen und zwischen den überleitenden Tangenten immer der gleiche, vorausgesetzt, daß die Tangenten parallel laufen.


Abb. 5.

Sind die Tangenten nicht parallel, so divergieren sie von den überzuleitenden Fahrlinien mit dem kleineren Abstand zu denen mit dem größeren. Aus der Figur ist ohne weiteres zu ersehen, daß auch bei nicht parallelen Tangenten der Abstand nicht kleiner werden kann, als der kleinere der beiden überzuleitenden Fahrlinienpaare.

II. Wenn die Verbindungsbögen nicht konzentrisch verlaufen, sind drei Fälle zu unterscheiden:

II. a) Der kleinste (und der größte) Abstand der Verbindungsbögen liegt außerhalb des zu betrachtenden Feldes, d. h. außerhalb der Strecken zwischen den Punkten, an welchen die überzuleitenden Fahrlinien einerseits und die Überleitungstangenten andererseits die Verbindungsbögen berühren (Textbild 7).

Hier vergrößert sich der Abstand von den überzuleitenden Fahrlinien durch Vermittlung der Verbindungsbögen bis zu den überleitenden Tangenten, wenn letztere parallel laufen, und wenn zugleich $d_{min}$ die überzuleitenden Fahrlinien schneidet. Die Gefahr, daß das zulässige Minimum unterschritten wird, besteht also nicht. Dagegen verkleinert sich der Abstand bis zu den überleitenden Tangenten, wenn letztere parallel laufen, und wenn zugleich $d_{min}$ ebendiese schneidet. Aber auch in diesem Falle ist der Abstand der überleitenden Tangenten immer größer als das $d_{min}$ (siehe z. B. Abb. h, Tafel 37: $d_{t'}$ und $d_{min}$). Es ist also nur letzteres ($d_{min}$) für den Abstand der Überleitungsbögen zu berechnen: $d_{min} = R - (\mathfrak{R} + c)$ siehe Textbild 5, S. 68. (20

Auch wenn die Tangenten nicht parallel laufen, kann deren Abstand das zulässige Minimum des Fahrlinienabstandes nicht unterschreiten, selbst nicht für den Fall, daß das $d_{min}$ die überleitenden Tangenten schneidet. Dies geht ohne weiteres aus der Figur hervor.

II. b) Der kleinste Abstand der Verbindungsbögen ($d_{min}$) liegt zwischen den Berührungspunkten der überzuleitenden Fahrlinien und denen der überleitenden Tangenten (Abb. k).

Auch in diesem Falle ist bei parallelen Tangenten nur der kleinste Abstand der Verbindungsbögen maßgebend; denn der Abstand der überleitenden Tangenten ($d_{t'}$) ist immer größer als das $d_{min}$. Es ist also auch hier (unter IIb) nur der kleinste Abstand der Überleitungsbögen ($d_{min}$) zu berechnen: $d_{min} = R - (\mathfrak{R} + c)$ siehe Textbild 5 auf S. 68.

Wenn die Tangenten nicht parallel laufen, kann $d_{min}$ ebenfalls nicht unterschritten werden. Dies geht ohne weiteres aus der Figur hervor (Abb. k).

II. c) Der größte Abstand der Verbindungsbögen ($d_{max}$) liegt zwischen den Berührungspunkten der überzuleitenden Fahrlinien und denen der überleitenden Tangenten (Abb. l).

Hier ist der Abstand der überleitenden Tangenten ($d_{t'}$) größer, gleich oder kleiner als derjenige der überzuleitenden Fahrlinien (f), je nachdem zwischen den Winkeln $\beta_t$ und $\beta_f$ die Gleichung besteht: $\beta_t \lesseqgtr \beta_f$.

Der Abstand der überleitenden Tangenten kann also kleiner werden, als derjenige der überzuleitenden Fahrlinien. Dabei kann das zulässige Minimum ($d_{min}$) unterschritten werden.

Dieser letzte Fall (IIc: wenn der größte Abstand der Verbindungsbögen zwischen den Berührungspunkten der überzuleitenden Fahrlinien und denen der überleitenden Tangenten liegt) ist also eingehend zu untersuchen, und zwar sowohl für parallele als auch für nicht parallele Tangenten:

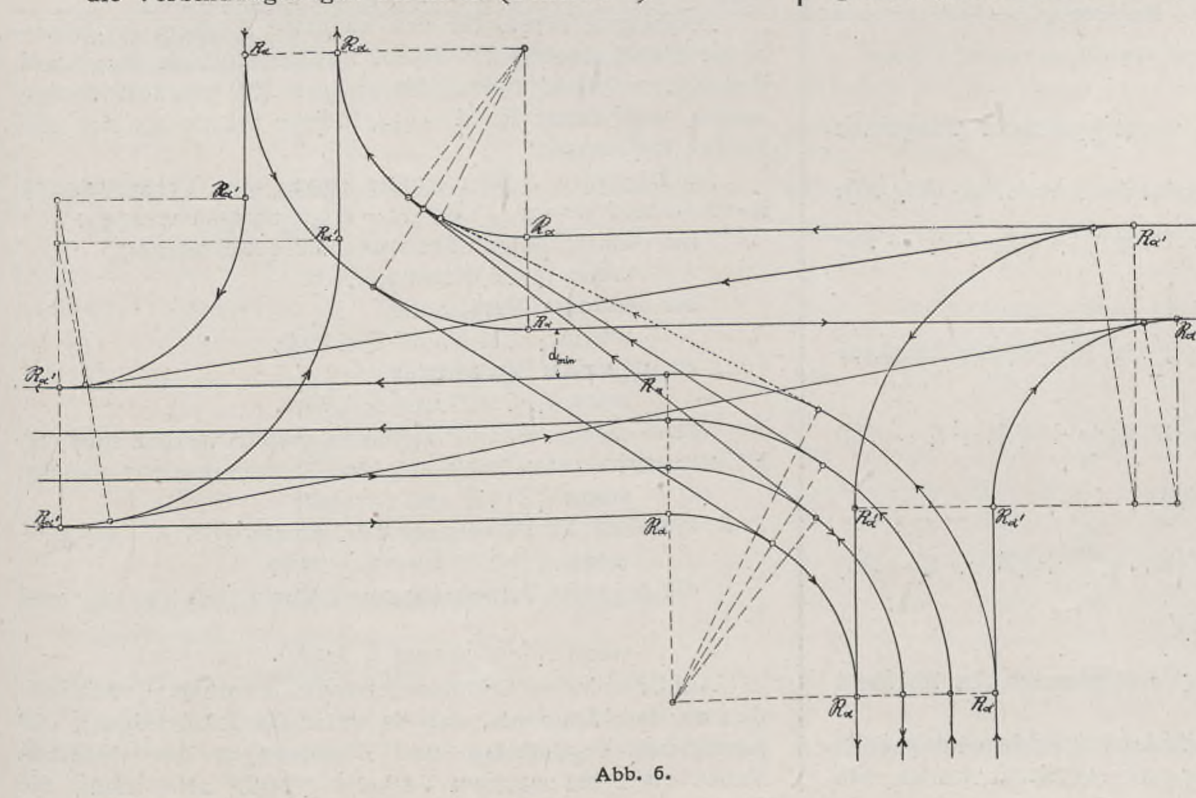


Abb. 6.

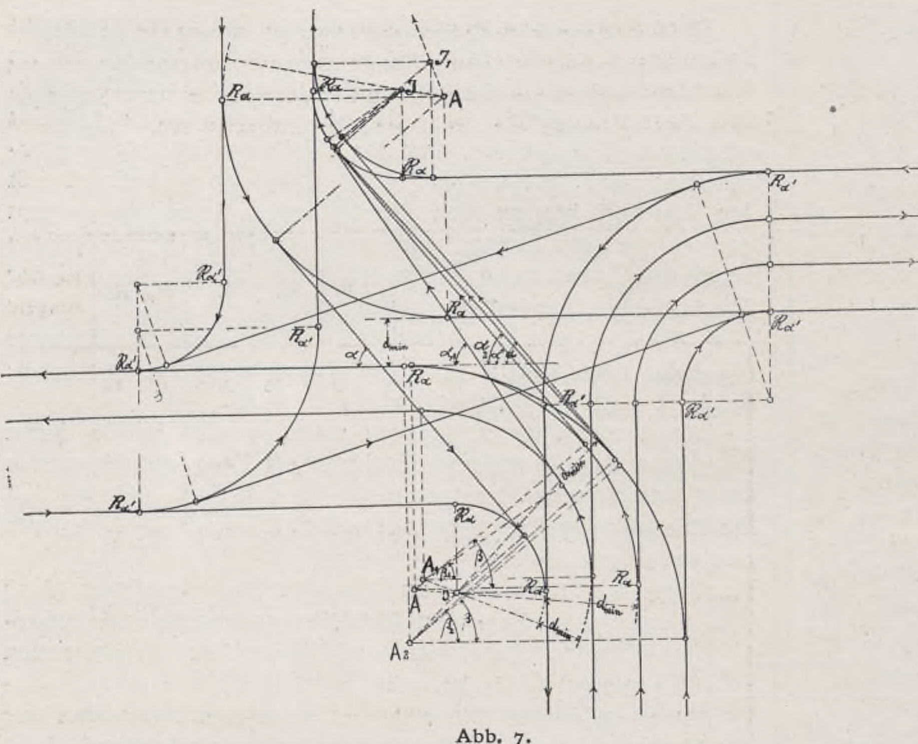



Abb. 7.

1. Unter der Voraussetzung paralleler Tangenten findet man
   a) bei einfacher Versetzung für den Abstand $d_{t'}$ (Fig. 16):

$$21)\quad d_{t'} = f_1 + 2\sin\frac{\beta}{2}\left\{(f_2 + \mathfrak{R}_\alpha - R_\alpha)\cos\frac{\beta}{2} + (R_\alpha - \mathfrak{R}_\alpha - f_1)\sin\frac{\beta}{2}\right\}$$

   b) bei doppelter Versetzung für die beiden Abstände $d_{t'}$ und $d_{t''}$:

$$d_{t'} = f_1 + 2\sin\frac{\beta}{2}\left\{(f_2 + \mathfrak{R}_\alpha - R_\alpha)\cos\frac{\beta}{2} + (R_\alpha - \mathfrak{R}_\alpha - f_1)\sin\frac{\beta}{2}\right\}$$

$$22)\quad d_{t''} = f_2 + 2\sin\frac{\beta'}{2}\left\{(f_1 + \mathfrak{R}_{\alpha'} - R_{\alpha'})\cos\frac{\beta'}{2} + (R_{\alpha'} - \mathfrak{R}_{\alpha'} - f_2)\,.\,\sin\frac{\beta'}{2}\right\}$$

2. Unter der Voraussetzung nicht paralleler Tangenten findet man
   a) bei einfacher Versetzung für den Abstand $d_{t'}$ (Fig. 13):

$$23)\quad d_{t'} = \frac{\mathfrak{R}_\alpha + f_1}{\cos\beta} - \mathfrak{R}_\alpha - \operatorname{tg}\beta\left\{R_\alpha \operatorname{tg}\frac{\beta}{2} + (\mathfrak{R}_\alpha + f_1 - R_\alpha)\sin\beta - (\mathfrak{R}_\alpha + f_2 - R_\alpha)\cos\beta\right\}$$

   b) bei doppelter Versetzung für die beiden Abstände $d_{t'}$ und $d_{t''}$:

$$d_{t'} = \frac{\mathfrak{R}_\alpha + f_1}{\cos\beta} - \mathfrak{R}_\alpha - \operatorname{tg}\beta\left\{R_\alpha \operatorname{tg}\frac{\beta}{2} + (\mathfrak{R}_\alpha + f_1 - R_\alpha)\sin\beta - (\mathfrak{R}_\alpha + f_2 - R_\alpha)\cos\beta\right\}$$

$$24)\quad d_{t''} = \frac{\mathfrak{R}_{\alpha'} + f_2}{\cos\beta'} - \mathfrak{R}_{\alpha'} - \operatorname{tg}\beta'\left\{R_{\alpha'}\,.\operatorname{tg}\frac{\beta'}{2} + (\mathfrak{R}_{\alpha'} + f_2 - R_{\alpha'})\sin\beta' - (\mathfrak{R}_{\alpha'} + f_1 - R_{\alpha'})\cos\beta'\right\}$$

Die praktische Anwendung der gewonnenen Formeln zeigt folgendes Beispiel:

Bei einer im bestehenden Stadtplan vorhandenen doppelten Versetzung soll durch Rechnung genau ermittelt werden, wie groß die Abstände ($d_{t'}$ und $d_{t''}$) der divergenten Überleitungstangenten von den ihnen gegenüberliegenden Fahrlinienbögen sind, nachdem zeichnerisch festgestellt ist, daß der oben erwähnte Fall IIc vorliegt (Abb. i—l).

Gegeben seien:

Die Abstände der geraden Fahrlinien ($f_1$ $f_2$), die inneren Halbmesser ($\mathfrak{R}_\alpha$ $\mathfrak{R}_{\alpha'}$), die äußeren Halbmesser ($R_\alpha$ $R_{\alpha'}$), die Winkel der Überleitungstangenten mit der Westost- und mit der Nordsüd-Richtung ($\alpha$ $\beta$ $\alpha'$ $\beta'$).

Gesucht seien:

Die Abstände der Überleitungstangenten ($d_{t'}$ und $d_{t''}$).

Man findet $d_{t'}$ und $d_{t''}$ aus den obigen Gleichungen (23 u. 24).

G. Schlußbetrachtung.

Die für verschiedene Fahrlinienabstände (f) ausgerechneten Werte R d k und w sind in den Tabellen I, II und III enthalten und zum Vergleich nochmals in der folgenden Tabelle IV nebeneinandergestellt.

Aus letzterer (Tabelle IV) ist zu ersehen, daß es in jedem einzelnen Falle darauf ankommt, welcher Gesichtspunkt am meisten Berücksichtigung finden soll, wenn zu entscheiden ist, ob eine Versetzung der Straßenschenkel zweckmäßig ist oder nicht.

Zur Beurteilung der Vor- und Nachteile der Versetzung von Straßenschenkeln können etwa folgende Überlegungen maßgebend sein:

Je größer die Halbmesser der Fahrlinienbögen, um so sicherer die Verkehrsabwicklung (der Lauf der Fahrzeuge). Je größer der kürzeste Abstand (d) der feindlichen Fahrlinienbögen, um so größer die erforderliche Platzfläche. Je größer das Maß der Versetzung (k w), um so mehr Möglichkeit zu reizvoller Gestaltung des Straßenbildes.

Diejenigen Werte für den kleinsten Abstand (d) feindlicher Fahrlinienbögen, welche größer sind als $d_{min}$, sind dadurch veranlaßt, daß als Halbmesser $R_{min}$ gewählt werden mußte, weil dieser für $d = d_{min}$ kleiner würde als der zulässige Kleinstwert.

In folgenden Fällen mußte (unter der Voraussetzung $k = k_{max}$ und $w = w_{max}$) $d > d_{min}$ angenommen werden:

bei rechtwinkliger Kreuzung ohne Versetzung,
wenn $f_1 < 5{,}0$ und $f_2 < 5{,}0$;
bei einfacher Versetzung,
wenn $f_1 < 17{,}5$ und $f_2 < 20{,}0$;
bei doppelter Versetzung,
wenn $f_1 < 10{,}0$ und $f_2 < 10{,}0$.

Wenn also z. B. an Platzfläche gespart werden muß, so ist die rechtwinklige Kreuzung ohne Versetzung nur günstig,
wenn $f_1 \geq 5{,}0$ und $f_2 \geq 5{,}0$;
die einfache Versetzung nur günstig (bei $k = k_{max}$),
wenn $f_1 \geq 17{,}5$ und $f_2 \geq 20{,}0$;
die doppelte Versetzung nur günstig (bei $k = k_{max}$ und $w = w_{max}$),
wenn $f_1 \geq 10{,}0$ und $f_2 \geq 10{,}0$.

Auf Grund unserer Untersuchungen kommen wir schließlich zu dem Ergebnis, daß es unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse und Forderungen des einzelnen Falles auch bei starkem Verkehr günstig sein kann, die

Versetzung von Straßenschenkeln einer Kreuzung anzuordnen. Die entwickelten Formeln ermöglichen es, die Zulässigkeit einer Versetzung und deren Maß rechnerisch zu bestimmen.

Damit wäre also die im einleitenden Abschnitt (A) dieser Abhandlung aufgeworfene Frage beantwortet, ob durch das Versetzen von Straßenschenkeln der Verkehr an einer Straßenkreuzung günstig oder ungünstig beeinflußt werde.

Tabelle III.

Senkrechte Kreuzung mit doppelter Versetzung.

| O.Z. | $f_1$ | $f_2$ | $k_{max} = 2 h_{max}$ | $w_{max} = 2 v_{max}$ | $d_1$ | $d_2$ | $R_\alpha$ | $R_{\alpha'}$ | $\mathfrak{R}_\alpha$ | $\mathfrak{R}_{\alpha'}$ | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2,5 | 2,5 | 5,0 | 5,0 | 2,5 | 2,5 | 3,75 | 3,75 | 10 | 10 | |
| 2 | 2,5 | 2,5 | 8,238 | 8,238 | 5,738 | 5,738 | 10,0 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 3 | 2,5 | 5,0 | 5,0 | 7,5 | 2,5 | 2,5 | 3,75 | 6,25 | 10 | 10 | |
| 4 | 2,5 | 5,0 | 17,5 | 15,0 | 15,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 5 | 5,0 | 5,0 | 7,5 | 7,5 | 2,5 | 2,5 | 6,25 | 6,25 | 10 | 10 | |
| 6 | 5,0 | 5,0 | 15,0 | 15,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 7 | 5,0 | 7,5 | 7,5 | 10,0 | 2,5 | 2,5 | 6,25 | 8,75 | 10 | 10 | |
| 8 | 5,0 | 7,5 | 15,0 | 12,5 | 10,0 | 5,0 | 10,0 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 9 | 7,5 | 7,5 | 10,0 | 10,0 | 2,5 | 2,5 | 8,75 | 8,75 | 10 | 10 | |
| 10 | 7,5 | 7,5 | 12,5 | 12,5 | 5,0 | 5,0 | 10,0 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 11 | 7,5 | 10,0 | 10,0 | 12,5 | 2,5 | 2,5 | 8,75 | 11,25 | 10 | 10 | |
| 12 | 7,5 | 10,0 | 12,5 | 10,0 | 5,0 | 2,5 | 10,0 | 11,25 | 10 | 10 | |
| 13 | 10,0 | 10,0 | 12,5 | 12,5 | 2,5 | 2,5 | 11,25 | 11,25 | 10 | 10 | |
| 14 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 15 | 10,0 | 12,5 | 12,5 | 15,0 | 2,5 | 2,5 | 11,25 | 13,75 | 10 | 10 | |
| 16 | 12,5 | 12,5 | 15,0 | 15,0 | 2,5 | 2,5 | 13,75 | 13,75 | 10 | 10 | |
| 17 | 12,5 | 15,0 | 15,0 | 17,5 | 2,5 | 2,5 | 13,75 | 16,25 | 10 | 10 | |
| 18 | 15,0 | 15,0 | 17,5 | 17,5 | 2,5 | 2,5 | 16,25 | 16,25 | 10 | 10 | |
| 19 | 15,0 | 17,5 | 17,5 | 20,0 | 2,5 | 2,5 | 16,25 | 18,75 | 10 | 10 | |
| 20 | 17,5 | 17,5 | 20,0 | 20,0 | 2,5 | 2,5 | 18,75 | 18,75 | 10 | 10 | |
| 21 | 17,5 | 20,0 | 20,0 | 22,5 | 2,5 | 2,5 | 18,75 | 21,25 | 10 | 10 | |
| 22 | 20,0 | 20,0 | 22,5 | 22,5 | 2,5 | 2,5 | 21,25 | 21,25 | 10 | 10 | |
| 23 | 30,0 | 30,0 | 32,5 | 32,5 | 2,5 | 2,5 | 31,25 | 31,25 | 10 | 10 | |
| 24 | 40,0 | 40,0 | 42,5 | 42,5 | 2,5 | 2,5 | 41,25 | 41,25 | 10 | 10 | |

Tabelle IV

(Zusammenfassung der Tabellen I, II und III).

| O.Z. | Rechtwinklige Kreuzung ohne Versetzung (Tabelle I) | | | | Einfache Versetzung (Tabelle II) | | | | | Doppelte Versetzung (Tabelle III) | | | | | | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $f_1$ | $f_2$ | d | R | $k_{max} = 2 h_{max}$ | $d_1$ | $d_2$ | $R_\alpha$ | $R_{\alpha'}$ | $k_{max} = 2 h_{max}$ | $w_{max} = 2 v_{max}$ | $d_1$ | $d_2$ | $R_\alpha$ | $R_{\alpha'}$ | |
| 1 | 2,5 | 2,5 | 4,748 | 10 | 5,0 | 8,504 | 2,5 | 11,250 | 10 | 8,238 | 8,238 | 5,738 | 5,738 | 10 | 10 | Die Werte $\mathfrak{R}$, $\mathfrak{R}_\alpha$ und $\mathfrak{R}_{\alpha'}$ (die inneren Radien) sind durchweg gleich 10 vorausgesetzt. |
| 2 | 2,5 | 5,0 | 3,050 | 10 | 5,0 | 7,042 | 2,5 | 13,624 | 10 | 17,5 | 15,0 | 15,0 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 3 | 5,0 | 5,0 | 2,5 | 11,553 | 7,5 | 7,042 | 2,5 | 17,500 | 10 | 15,0 | 15,0 | 10,0 | 10,0 | 10 | 10 | |
| 4 | 5,0 | 7,5 | 2,5 | 13,624 | 7,5 | 7,738 | 2,5 | 19,911 | 10 | 15,0 | 12,5 | 10,0 | 5,0 | 10 | 10 | |
| 5 | 7,5 | 7,5 | 2,5 | 15,821 | 10,0 | 5,738 | 2,5 | 23,749 | 10 | 12,5 | 12,5 | 5,0 | 5,0 | 10 | 10 | |
| 6 | 7,5 | 10,0 | 2,5 | 17,906 | 10,0 | 4,622 | 2,5 | 26,180 | 10 | 12,5 | 10,0 | 5,0 | 2,5 | 10 | 11,25 | |
| 7 | 10,0 | 10,0 | 2,5 | 20,089 | 12,5 | 4,622 | 2,5 | 30,000 | 10 | 12,5 | 12,5 | 2,5 | 2,5 | 11,25 | 11,25 | |
| 8 | 10,0 | 12,5 | 2,5 | 22,182 | 12,5 | 3,716 | 2,5 | 32,443 | 10 | 12,5 | 15,0 | 2,5 | 2,5 | 11,25 | 13,75 | |

| O.Z. | Rechtwinklige Kreuzung ohne Versetzung (Tabelle I) | | | | Einfache Versetzung (Tabelle II) | | | | | Doppelte Versetzung (Tabelle III) | | | | | | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $f_1$ | $f_2$ | d | R | $k_{max} = 2 h_{max}$ | $d_1$ | $d_2$ | $R_\alpha$ | $R_{\alpha'}$ | $k_{max} = 2 h_{max}$ | $w_{max} = 2 v_{max}$ | $d_1$ | $d_2$ | $R_\alpha$ | $R_{\alpha'}$ | |
| 9 | 12,5 | 12,5 | 2,5 | 24,357 | 15,0 | 3,716 | 2,5 | 36,250 | 10 | 15,0 | 15,0 | 2,5 | 2,5 | 13,75 | 13,75 | |
| 10 | 12,5 | 15,0 | 2,5 | 26,457 | 15,0 | 3,050 | 2,5 | 38,702 | 10 | 15,0 | 17,5 | 2,5 | 2,5 | 13,75 | 16,25 | |
| 11 | 15,0 | 15,0 | 2,5 | 28,624 | 17,5 | 3,050 | 2,5 | 42,500 | 10 | 17,5 | 17,5 | 2,5 | 2,5 | 16,25 | 16,25 | |
| 12 | 15,0 | 17,5 | 2,5 | 30,729 | 17,5 | 2,658 | 2,5 | 44,960 | 10 | 17,5 | 20,0 | 2,5 | 2,5 | 16,25 | 18,75 | |
| 13 | 17,5 | 17,5 | 2,5 | 32,892 | 20,0 | 2,658 | 2,5 | 48,750 | 10 | 20,0 | 20,0 | 2,5 | 2,5 | 18,75 | 18,75 | |
| 14 | 17,5 | 20,0 | 2,5 | 35,000 | 20,0 | 2,500 | 2,5 | 51,213 | 10 | 20,0 | 22,5 | 2,5 | 2,5 | 18,75 | 21,25 | |
| 15 | 20,0 | 20,0 | 2,5 | 37,160 | 22,5 | 2,500 | 2,5 | 55,000 | 10 | 22,5 | 22,5 | 2,5 | 2,5 | 21,25 | 21,25 | |
| 16 | 30,0 | 30,0 | 2,5 | 54,231 | 32,5 | 2,5 | 2,5 | 80,000 | 15,000 | 32,5 | 32,5 | 2,5 | 2,5 | 31,25 | 31,25 | |
| 17 | 40,0 | 40,0 | 2,5 | 71,302 | 42,5 | 2,5 | 2,5 | 105,000 | 20,000 | 42,5 | 42,5 | 2,5 | 2,5 | 41,25 | 41,25 | |

Druckfehler in Heft 6: Auf Seite 69 rechts, 13. Zeile von oben, ist zu setzen $d_{t'}$ statt $d_{t''}$;
„ „ 70 links, 4. „ „ unten, „ „ „ $\alpha$ statt a;
„ „ 70 rechts, 8. „ „ oben, „ „ „ eine Klammer vor $f_1$ und $f_2$);
„ „ 70 „ 11. „ „ oben, „ „ „ ($\mathfrak{R}_\alpha$) statt ($R_\alpha$).

# BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE LANDHAUS-SIEDELUNG SCHULENSEE BEI KIEL.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Die Gesellschaft, die am Schulensee bei Kiel eine Landhaussiedelung schafft, war gerade dabei, mit einem Dampftrockenbagger das wellige Ufergelände einzuebnen, als ich um ein Gutachten über die dabei entstandenen Zweifel ersucht wurde. Zur Überschüttung tiefliegender Wiesen und Aufschüttung einiger Straßendämme waren ja Erdarbeiten notwendig, schon um eine geregelte Entwässerung zu ermöglichen. Diese Arbeiten brauchten aber nicht so weit zu gehen, daß sie den treffliche Baustellen bietenden Hügel hätten fast verschwinden lassen. Deshalb wurde ein neuer Plan aufgestellt, der auf Tafel 42 nebst Textbild 8 veröffentlicht wird.

Das Gelände durchschneidet die von Kiel herkommende Hamburger Chaussee, auf der eine Straßenbahn bis zum Anfang der Siedelung führt. Hier soll ein Platz (a) mit einem Verwaltungsgebäude (für die Baugesellschaft, die Post, später vielleicht auch für die Selbstverwaltung der Siedelung, die vorläufig noch zum benachbarten Dorfe gehört) einerseits und mit einer Gastwirtschaft (Kaffeegarten, Bootsanlegestelle, Vereinsräume usw.) andererseits den Eingang der Siedelung betonen. Die Straßenzüge schmiegen sich möglichst dem Gelände an und sind so geführt, daß sowohl vorhandenes Buschwerk geschont, als auch überall Anschluß an die geplante unterirdische Entwässerungsanlage ermöglicht wird.

Links von der Chaussee nach dem See hin ist das Gelände ausschließlich der offenen Bauweise vorbehalten. Die Grundstücke gehen zum Teil bis an das Wasser heran, zum Teil bis an die überschütteten und zu öffentlichen Grün- und Spielplatzanlagen eingerichteten Wiesen (b und c), die wieder sich nach dem See hin öffnen und von den an ihren Rändern höher hinaufsteigenden Landhäusern eingerahmt werden. Eine Verbindung der beiden Grünanlagen durch einen am Seeufer entlang zu führenden Promenadenweg wird angestrebt. Im Nordwesten liegt das alte Gutsgehöft mit Park und Teich (d), die möglichst unverändert erhalten bleiben sollen. Aus dem dahinter liegenden Walde herauskommend, betritt man den höchsten Punkt bei e, auf dem die Errichtung eines Aussichtstempels gedacht ist.

Rechts von der Chaussee sollen auch Reihenhäuser nach einheitlichem Plane errichtet werden; insbesondere an der lebhaft befahrenen Verkehrsstraße, doch auch um einen tiefliegenden Innenpark (f) herum, um billigere Wohngelegenheit sowohl, als auch Ladengeschäften zweckmäßige Niederlassungsmöglichkeit zu bieten. Auf dem höchsten

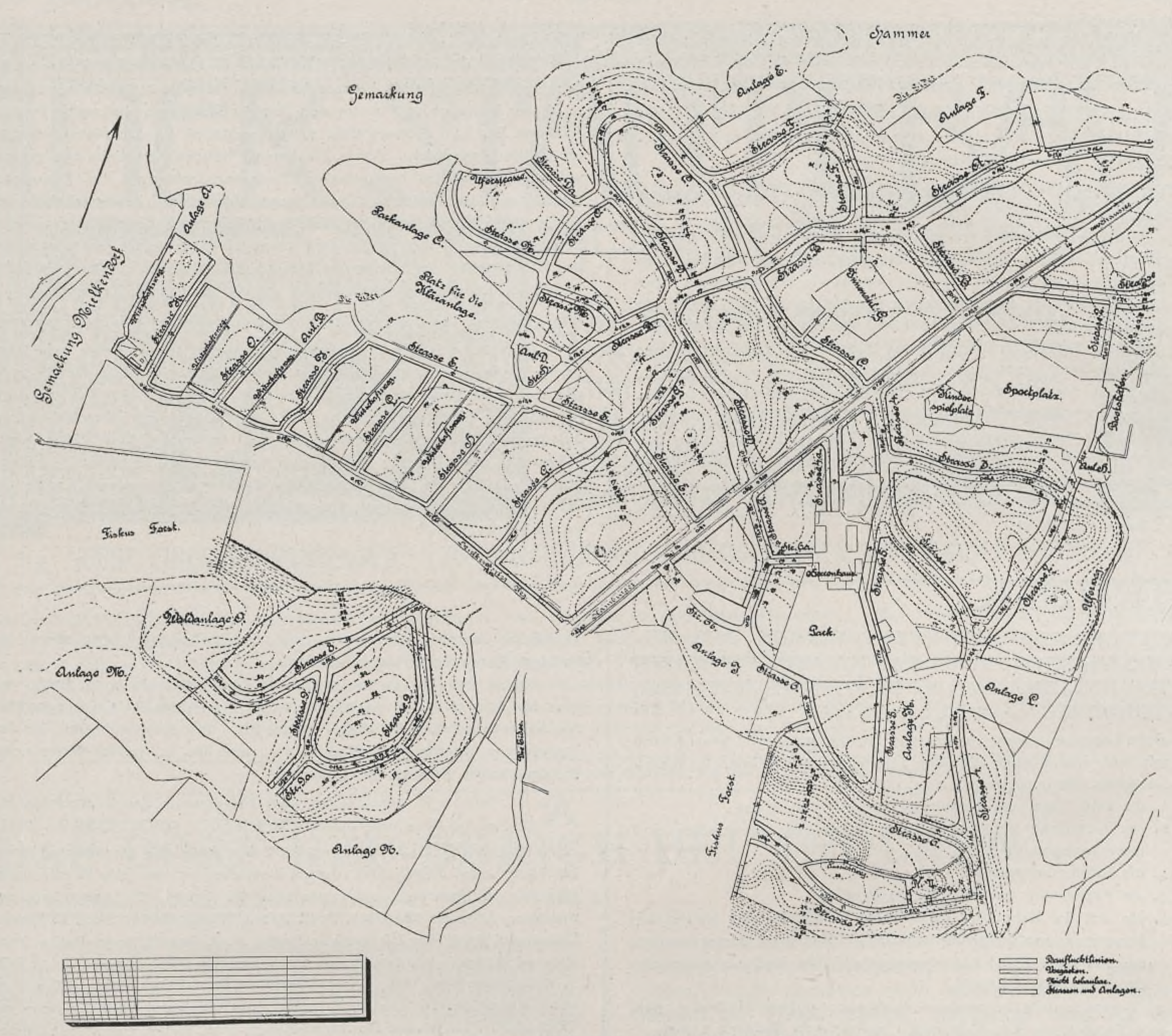


Abb. 8. Fluchtlinienplan eines Teils der Landhaussiedelung Schulensee bei Kiel.

Punkt bei g ist ein Kirchplatz, unter Umständen in Verbindung mit einem Schulbau geplant. Für die Erbauung ganz billiger Wohnungen (für Handwerker und die Arbeiter der Siedelung) sind Baustellen am Milkendorfer Wege vorgesehen (an der südlichen Grenze).

In dem stark bewegten Gelände weichen Bau- und Straßenfluchtlinien vielfach von einander ab — siehe Textbild 8.

Unten an der Eider im Süden sind öffentliche Parkanlagen geplant, soweit das Gelände nicht bebauungsfähig ist, hauptsächlich in den Ausbuchtungen des stark sich schlängelnden Flußlaufes bis zu dem Punkte, wo — an tiefster Stelle — die Kläranlage für die Entwässerung (h) ihren Platz finden soll.

Die Ausführung wurde von meinem Mitarbeiter, Architekten Franz Steinbrucker, geleitet.

# NEU EINGEGANGENE BÜCHER.

DIE GRUNDRISSBILDUNG DER DEUTSCHEN STADT IM MITTELALTER unter besonderer Berücksichtigung der Schwäbischen Lande. Von Dr.-Ing. Christoph Klaiber. Heft 20 der Beiträge zur Bauwissenschaft, herausgegeben von Cornelius Gurlitt. Verlag von Ernst Wasmuth, A.-G. Berlin, 1912.

BERLINS DRITTE DIMENSION. Redigiert von Alfred Dambitsch. Berliner Morgenpost, Ullstein & Co.

DER EINFLUSS DES PRIVATKAPITALS AUF DIE BAULICHE ENTWICKLUNG GROSS-BERLINS. Vortrag von Georg Haberland, dazu ein Anhang, die Kleinwohnung in London und Paris. Berlin 1913, Carl Heymanns Verlag

DIE ANSTELLUNG EINES GARTENARCHITEKTEN FÜR DEN ZWECKVERBAND GROSS-BERLINS. Anregung im Park-Ausschuß der Gruppe Brandenburg der Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst, E. V. Berlin O 27, 1913.

HOUSTON, tentative plans for its development. Report to the Houston Park commission by Arthur Coleman Comey, Landscape Architect, Consultant on cityplanning, Harvard Square, Combridge, Mass 1913.

FIRST ANNUAL REPORT SALEM CITY PLANS COMMISSION to the Mayor and city council City of Salem, Massachusetts. December Twenty-Sixth, Nincteen Twelve.

EINE GEMEINVERSTÄNDLICHE DARSTELLUNG DES ERBBAURECHTES IN ÖSTERREICH. In No. 17 der Schriften der Zentralstelle für Wohnungsreform werden die Bestimmungen des neuen Gesetzes über das Erbbaurecht eingehend erläutert mit Darlegung der Bedeutung, welche diese Einrichtung für die Gemeinden und für die Entwicklung der gemeinnützigen Bautätigkeit — namentlich für die Baugenossenschaften — gewinnen kann. In der von Dr. Karl Forchheimer verfaßten Schrift ist auch zu den juristischen Aufgaben, welche in der Literatur über dieses Gebiet aufgetaucht sind und zu den Fragen, welche die Praxis hier zunächst zu lösen haben wird, Stellung genommen. Im Anhange ist ein Musterbaurechtsvertrag abgedruckt. Es ist zu hoffen, daß diese Arbeit zu der Verwirklichung der Idee des Erbbaurechtes beitragen wird. Die Schrift betitelt sich: „Das Baurecht. Zur Einführung des Erbbaurechtes in die österreichische Praxis". (Manzsche Hof-, Verlags- und Universitätsbuchhandlung) und ist zum Preise von 3 K. in allen Buchhandlungen erhältlich.

Das Maiheft der MITTEILUNGEN DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH enthält den Bericht über die VI. Hauptversammlung der Zentralstelle sowie den in dieser Versammlung erstatteten Bericht des Generalsekretärs Privatdozenten Dr. Karl Pribram über die Organisation des städtischen Kredits für zweite Hypotheken. W. v. Kalckstein (Bremen) bespricht den gegenwärtigen Stand des kommunalen Wohnungsnachweises im Deutschen Reiche; aus dem weiteren Inhalte dieser Nummer sei hervorgehoben das Baurecht im Wiener gemeinderätlichen Wohnungsfürsorge-Ausschuß, die Förderung der Wohnungsfürsorge durch die allgemeine Pensionsanstalt, der Verbandstag der deutschen Baugenossenschaften in Österreichisch-Schlesien, der Wohnungsfürsorgetag bei der Komotauer Landesschau.

BAUGENOSSENSCHAFT FREIE SCHOLLE BEI BERLIN E. G. m. b. H., Geschäftsbericht 1912, dem folgende sehr lehrreiche Stelle entnommen sei. „Das größte Hemmnis in der Bearbeitung des zur Verhandlung stehenden Geländes in Hermsdorf war das Beharren der dortigen Gemeindeverwaltung auf ihre Forderungen betreffs Straßenanlage und Fließüberbrückung. Beide sind für uns so hart, daß an denselben das ganze Projekt zu scheitern droht, so weit Hermsdorf in Frage kommt. Selbst den Bemühungen des Landratsamts unseres Kreises ist es bis jetzt nicht gelungen, die Hermsdorfer Herren von ihrem Standpunkt abzubringen."

# CHRONIK.

WETTBEWERB ZUR VERBESSERUNG DES BEBAUUNGSPLANS FÜR DAS GELÄNDE ZWISCHEN DEM HAUPTBAHNHOFE UND DER WILHELMSTRASSE IN WIESBADEN. Der Entwurf soll enthalten:

a) einen Lageplan 1:1000 in doppelter Ausfertigung, und zwar einmal mit und einmal ohne die jetzt bestehende Fluchtlinie. In diesen Lageplan sind einzutragen:
   1. die neue Lage und Gestalt der Straßen und Plätze,
   2. die Verteilung von Fahrbahnen, Fußwegen, Baumreihen und Gartenanlagen,
   3. die Straßenbahngleise,
   4. die Anordnung des Regierungsgebäudes,
   5. die Art der Bebauung der übrigen Baublöcke (die Baupolizeiverordnung von 1905, von welcher ein Exemplar beigegeben ist, zugrunde zu legen; Abänderungsvorschläge sind ausnahmsweise für Einzelfälle statthaft),

b) ein Vogelschaubild der gesamten Anlage im mittleren Maßstab 1 : 500,

c) eine Perspektive vom Kaiserplatz im mittleren Maßstab 1 : 100,

d) zwei Perspektiven von der Kaiserstraße, und zwar eine von der Ecke Rhein- und Wilhelmstraße, die andere etwa von der Ecke Kaiser- und August-Wilhelmstraße,

e) den Nachweis der Kosten für die Straßenveränderung und Bewertung der Baublöcke im Vergleich zu der bisherigen Bewertung (vergleiche Anlage über die Taxwerte der Grundstücke und über die Straßenbaupreise),

f) einen Erläuterungsbericht.

Zugelassen zum Wettbewerb sind alle in Wiesbaden wohnenden Architekten, Ingenieure und Städtebauer. Außerdem behält der Magistrat sich vor, einige auswärtige Städtebauer und Architekten dazu einzuladen.

Die Entwürfe sind an den Magistrat zu Wiesbaden bis zum 10. Juli d. J., abends 6 Uhr bei einer Postanstalt porto- und bestellgeldfrei aufzugeben oder auf der Botenmeisterei des Rathauses zu Wiesbaden einzuliefern.

Preisrichter: Oberbürgermeister Geheimer Oberfinanzrat Glässing und Oberbürgermeister a. D. Dr. von Ibell, beide in Wiesbaden, Stadtbaurat Geheimer Baurat Dr.-Ing. Hoffmann und Professor Geheimer Baurat Th. Goecke, beide in Berlin, ferner Regierungs- und Baurat Lange, Stadtbauinspektor Regierungsbaumeister a. D. Grün, Stadtrat Blume, Stadtverordneter Justizrat von Eck, Stadtverordneter Architekt Schwank, Gartendirektor Berthold, Beigeordneter Regierungs- und Baurat Petri, sämtlich in Wiesbaden. Der Magistrat behält sich das Recht vor, für das Preisgericht gegebenenfalls Ersatzmänner zu wählen. Dabei wird an dem Verhältnis zwischen technischen und nichttechnischen Mitgliedern des Preisgerichts nichts geändert werden.

Preise von im ganzen 10000 Mk., und zwar ein erster Preis von 4000 Mk., ein zweiter Preis von 2500 Mk., ein dritter Preis von 1500 Mk., für Ankauf von vier Entwürfen je 500 Mk. Bei Einstimmigkeit ist das Preisgericht ermächtigt, die Summe von 8000 Mk. in anderer Weise unter die drei besten Entwürfe zu verteilen.

Am 21. Juni d. J. wurde unter dem Protektorate des Oberpräsidenten der Provinz Westfalen eine GEWERBE-, INDUSTRIE- UND KUNSTAUSSTELLUNG eröffnet. Die Abteilung für moderne Kunst hat Herr Lucas eingerichtet, dessen Bestreben es war, nur Werke erster Künstler in Paderborn zu vereinigen. Es haben die Ausstellung mit mehreren Arbeiten beschickt: Prof. Arthur Kampf-Berlin, Prof. E. Kampf-Düsseldorf, Prof. Max Liebermann-Berlin, Prof. Otto H. Engel-Berlin, Prof. Raphael Schuster-Woldau-Berlin, Prof. Ludwig Dill-Karlsruhe, Prof. Fritz v. Wille-Düsseldorf, Willy Lucas-Düsseldorf, Prof. Hugo Mühlig-Düsseldorf, Prof. Klein-Chevalier-Berlin, Fritz Reusing-Düsseldorf, Wilhelm Schmurr-Düsseldorf, Prof. Hanns Herrmann-Berlin, Prof. Heinr. Herrmanns-Düsseldorf, Prof. Helmuth Liesegang-Düsseldorf, Willy tes Hell-Berlin, Theodor Rocholl-Berlin.

WALDWOHNUNGEN. In den Bauklassen C bis F der Baupolizeiverordnung für die Vororte von Berlin vom 30. Januar 1912 ist nur $^{3}/_{10}$, also fast $^{1}/_{3}$ eines Landhausgrundstückes in offener Bauweise, also mit Abstand vom Nachbar, als bebaubar zugelassen. Bei der großen Verbreitung mittlerer und kleinerer Grundstücke von 500 bis 1000 qm Flächeninhalt und bei den üblichen bis 20 m Anliegerlänge an der Straße bleiben von einem vorher vorhandenen Wald nur noch vereinzelte langstämmige Kiefern stehen, die in ihrer neuen freien Stellung meist recht ungelenk aussehen. Die lange Holzstange ist eben nur als Glied eines Massennutzwaldes angemessen. Äste und Zweige mit Blattwerk müssen dann erst Neuanpflanzungen vor die eigenen Hausfenster bringen, und nur die Umrisse gegen den Himmel werden bei den gegenüberliegenden Grundstücken von den dunkelgrünen Kronen bedingt. Die Verteuerung des Bodens macht eigentliche Waldsiedelungen bei Berlin unmöglich. Aber anderswo gibt es solche, z. B. in der Kolonie Metgethen bei Königsberg in Ostpreußen. Dort muß jedes Grundstück wenigstens 1500 qm groß sein, und es darf nur $^{1}/_{10}$ davon bebaut werden! Die Ortsvorschriften gehen so weit, daß außer auf der eigentlichen Hausbaufläche alle Bäume erhalten bleiben oder bei etwaiger Verletzung wieder hergestellt werden müssen, wenn nicht das Wohnen auf dem Grundstück verboten werden soll.

Schupp.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

10. Jahrgang 1913 8. Heft




** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **





# DAS DORF NEU-BERICH BEI AROLSEN.

Von Architekt Dr.-Ing. MEYER, Hannover. Hierzu Tafel 43.

Der Bau des Waldecker Sammelbeckens (Edertalsperre) bringt es mit sich, daß die im Edertal belegenen Dörfer Berich und Bringhausen ganz verlassen werden müssen. Die Gehöfte und Ländereien der Bauern sind vom Preußischen Staat, dem Erbauer des Staubeckens, angekauft. 17 Ansiedler der beiden Dörfer haben sich zusammengetan, um gemeinschaftlich ein neues Dorf zu gründen und haben zu diesem Zweck von dem Waldeckischen Domanium die rund 900 Morgen große Domäne Büllinghausen bei Arolsen erworben. Zur Erbauung der Ansiedlung hatte die preußische Staatsbauverwaltung den bei der Weserstrombauverwaltung in Hannover beschäftigten etatsmäßigen Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Dr.-Ing. Meyer zur Verfügung gestellt, unter dessen Leitung die Entwurfs- und Bauarbeiten so weit gefördert wurden, daß das neue Dorf am 1. April 1912 nach einer Bauzeit von 10 Monaten von allen Ansiedlern bewohnt war.

Es war nicht leicht, die berechtigten Wünsche der Ansiedler in bezug auf die Gruppierung der Gebäude zu berücksichtigen und dabei doch darauf Bedacht zu nehmen, daß die Straßenbilder des Dorfes freundlich und abwechselungsreich wurden. Besondere Schwierigkeiten erwuchsen bei der Orientierung der Gehöfte am nördlichen Dorfeingang, da hier vier nahezu gleiche Gehöfte nebeneinander stehen. (Gehöfte 1, 2, 18 und 19.) Soweit es sich irgend erreichen ließ, sind die Wohnhäuser gegen die Stallgebäude etwas zurückgesetzt, so daß sich Gegensichten bilden und die Gebäude nicht nach der Schnur ausgerichtet parallel zur Straße stehen. Begünstigt wird das Streben nach abwechselungsreichen Bildern durch die Beschaffenheit des Geländes, das von Norden nach Süden stark ansteigt. Nach der Straße zu stehen Wohngebäude und Stallgebäude mit ihren Giebeln; den hinteren Abschluß bildet die Scheune. Anziehende Durchblicke bilden sich im oberen südlichen Teil des Dorfes, in dem die kleinen oder unter einem Dach erbauten Gehöfte untergebracht sind. Hier wechseln die Bilder oft und bieten eine Fülle malerischer Durchblicke und Gegensichten. Den Mittelpunkt des Dorfes bildet der Dorfplatz mit Schule, Schmiede und Gastwirtschaft mit Dorflinde und der monumentalen, aus dem alten Dorf übernommenen frühgotischen Augustiner-Klosterkirche. Im Gegensatz zu den im Erdgeschoß massiv erbauten und im übrigen mit buntem Fachwerk nach hessischer Art, mit Fensterläden, roten Ziegeldächern und farbigen Holzzäunen gezierten, den Kirchplatz umschließenden Gehöften, bildet die ganz in Werkstein erbaute Kirche mit ihren schlanken und edlen Verhältnissen einen wirkungsvollen Mittelpunkt des Dorfplatzes.

Auch ein kleines Gemeindehaus mit Spritzenschuppen, Backhaus und Wohnung für den Gemeindediener ist vorhanden. (No. 10.)

# DER WETTBEWERB UM EINEN BEBAUUNGS-PLAN FÜR DIE BUNDESHAUPTSTADT VON AUSTRALIEN. (Schluß.)

Von Regierungsrat WERNEKKE, Berlin-Zehlendorf.

Ein kennzeichnendes Merkmal für den Entwurf des französischen Künstlers ist ferner die Behandlung des Molongloflusses, die im merkwürdigen Gegensatz zu den starren Formen seines Straßennetzes steht. Der Fluß ist nämlich in ganz ungezwungenen, geradezu natürlich zu nennenden Windungen um den Stadtkern herumgeführt. Mag diese Maßnahme sich vielleicht auch damit rechtfertigen lassen, daß so ein Übergang zwischen dem starren Stadtinnern und den loser gefügten Außenbezirken gebildet wird — der Fluß ist nämlich die Grenze zwischen beiden Teilen —, so lassen sich doch dagegen vom wasserbau- und vom schiffahrttechnischen Standpunkte manche Bedenken geltend machen.

Der Molonglofluß ist überhaupt ein recht wunder Punkt bei der Planung für die neue Hauptstadt, wird es aber noch in erhöhtem Maße bei der Durchführung dieser Planungen werden. Daß er beim Entwurfe berücksichtigt werden mußte, ist selbstverständlich, ebenso daß er einen weitgehenden Einfluß auf die Gestaltung des Stadtbildes haben muß. Es ist gar nicht zu bezweifeln, daß die großen Wasserflächen, die fast alle Entwürfe vorsehen, zur Schönheit der Stadtanlage sehr wesentlich beitragen werden, vorausgesetzt, daß immer das nötige Wasser vorhanden sein wird, um die großen Becken zu füllen. Der Molonglo ist nämlich für gewöhnlich ein Wasserlauf von nur geringer Tiefe, der langsam zwischen seinen tief eingeschnittenen Ufern dahinfließt. Im Sommer trocknet er häufig ganz ein, und nach Regengüssen im Gebirge führt er verderbliches Hochwasser. Nun soll allerdings zur Versorgung der zukünftigen Hauptstadt mit Wasser eine große Talsperre angelegt werden, die zugleich das nötige Wasser zur Erzeugung der für die Hauptstadt nötigen Elektrizität zu liefern hat. Diese Anlage wird die Abflußverhältnisse regeln und verbessern, aber es ist immer noch zweifelhaft, ob der Molonglo während des ganzen Jahres so viel Wasser wird liefern können, daß die künstlichen Seebecken gefüllt bleiben, daß das Wasser in ihnen mit genügender Geschwindigkeit fließt, um die üblen Folgeerscheinungen, die bei heißem Wetter mit dem längeren Stehen von nicht erneuertem Wasser verbunden sind, hintanzuhalten und um im Flußlauf unterhalb der Stadt, wo die Abwässer eingeführt werden müssen, für so viel Strömung zu sorgen, daß die Abwässer in genügendem Maße verdünnt und weggespült werden.

Soweit die preisgekrönten Entwürfe. Bei allen dreien spielen die geometrischen Formen eine Hauptrolle. Nur derjenige Preisrichter, der das Minderheitsgutachten abgegeben hat, scheint einen etwas anderen Standpunkt einzunehmen, wie die Franzosen und Amerikaner im allgemeinen zum Städtebau: Die von ihm empfohlenen Entwürfe sehen auf den ersten Blick schon ganz anders aus als die preisgekrönten; ihre ganze Formgebung ist viel loser, und es fehlt ihnen die Starrheit, die namentlich den Entwurf von Agache kennzeichnet. Ganz ohne rostartige oder schachbrettartige Anordnung der Straßen geht es freilich auch bei den Entwürfen, die im Minderheitsgutachten aufgeführt werden, nicht ab, aber sie treten nicht so hervor wie bei den preisgekrönten Entwürfen. Am wenigsten ist das der Fall bei dem Entwurf von Gellerstedt, der als Schwede das germanische Element bei dem Wettbewerb vertritt und infolgedessen seinen Entwurf nach ganz anderen Gesichtspunkten bearbeitet hat als die bisher genannten Teilnehmer. Sein Entwurf (Tafel 41 und Textbild 1) würde daher auch mehr als die bisher genannten dem Empfinden des deutschen Städtebauers entsprechen, bei dem ja sein Name auch bereits einen guten Klang hat. Es sei deshalb auch hier näher auf diesen Entwurf eingegangen.

Der Entwurf von Gellerstedt unterscheidet sich von den preisgekrönten zunächst dadurch, daß er keine ausgesprochene Hauptachse hat. Wenn in ihm überhaupt eine geometrische Grundlage zu erkennen ist, so könnte sie höchstens in der elliptischen Ringstraße gesucht werden, die den Stadtkern umgibt. Aber auch diese Ellipse, deren Achsen etwa 3,7 km und 4,2 km lang sind, ist nicht starr durchgeführt, sondern dem Gelände angepaßt, so daß die Ellipsenform nicht rein zum Ausdruck kommt. Die Ringstraße trennt den Stadtkern von den Außenbezirken. Die beiden Brennpunkte der Ellipse werden von den Ecken eines Quadrates eingenommen, welches die Geschäftsstadt, die City, bildet. Dieses Viertel ist das einzige, das in rein geometrischen Formen aufgebaut ist; es bildet, wie schon erwähnt, ein Quadrat, dessen Diagonalen seine Hauptstraßen sind. Die übrigen Straßen verlaufen parallel zu den Seiten und den Diagonalen des Quadrates, so daß Achteckformen entstehen. Durch diese Formen will Gellerstedt die Eigenart der Geschäftsstadt zum Ausdruck bringen; im übrigen sind deshalb auch in der ganzen Stadt keine ähnlichen Formen zu finden. Der südöstliche

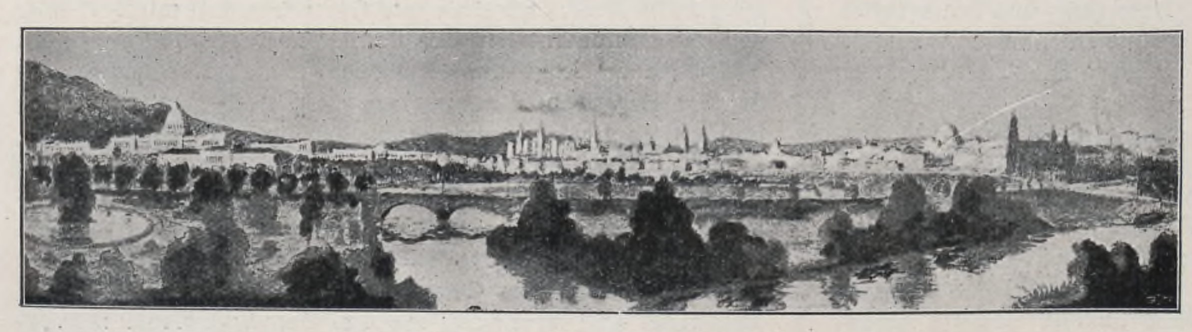


Abb. 1. Aus dem Wettbewerbsentwurfe von Nils Gellerstedt, Stockholm.

Eckpunkt des Quadrates und damit der eine Brennpunkt der Ellipse wird von dem Vorplatz des Hauptbahnhofes eingenommen. Von ihm geht die mit der Diagonale zusammenfallende Hauptstraße des Geschäftsviertels aus. Der Fremde, der die Bundeshauptstadt von der Eisenbahn herkommend betritt, soll gleich einen richtigen Eindruck von ihrer Größe und ihrer Bedeutung bekommen. Der Platz vor dem Bahnhof ist deshalb besonders stattlich ausgebildet, und der Eingang zur Hauptstraße wird durch eine Anzahl Gebäude in der Art der amerikanischen Wolkenkratzer gekennzeichnet. Dadurch wird eine Umrahmung für das Bild geschaffen, das sich am Ende der Hauptstraße dem Beschauer bietet: in ihrer Verlängerung steht nämlich das Parlamentsgebäude, das einen der wesentlichen, wenn nicht gar den wesentlichsten Bestandteil der Stadt bildet. Für diese Gebäude wiederum gibt der Schwarze Berg mit seinen bewaldeten Hängen einen würdigen Hintergrund ab, so daß schon zugegeben werden muß, daß sich dem Beschauer auf dem Bahnhofsvorplatz ein stattliches und malerisches Bild darbietet. Das Parlamentsgebäude bildet ein offenes Rechteck auf einem hufeisenförmigen Hügel, der zu seiner Aufnahme wie geschaffen erscheint. Westlich vom Parlament liegen die Universität und die Technische Hochschule, und noch weiter westlich der Palast des Statthalters. Doch mit der Erwähnung des letzten Gebäudes haben wir schon den Stadtkern verlassen, und wir kehren daher zunächst nochmals zu ihm zurück. Die Geschäftsstadt bildet den Ausgangspunkt für den ganzen Entwurf. Für sie stellt Gellerstedt als Bedingung auf, daß sie in ebenem Gelände liegen muß; da dieses nur im Tal des Molonglo zu finden ist, so muß seine Höhenlage so gewählt werden, daß es hochwasserfrei bleibt. Soweit hierzu Erdarbeiten nötig sind, sollen die dazu erforderlichen Schüttungsmassen aus den Ausgrabungen gewonnen werden, die für die künstliche Verbreiterung des Flusses zu Seebecken ausgeführt werden müssen. Die künstliche Aufhöhung des Geländes rechtfertigt sich für die Geschäftsstadt auch durch die Erwägung, daß hier der Grund und Boden am kostbarsten wird; in allen anderen Stadtteilen wird dagegen von Erdarbeiten zur Veränderung der Höhenlage des Geländes fast ganz abgesehen. Den Mittelpunkt der Geschäftsstadt, sowohl geometrisch gesprochen als auch inbezug auf den Verkehr bildet ein stattlicher Platz, der von großen Gebäuden eingerahmt wird. Nach Westen schließt sich sodann die Vergnügungsstadt an, in die kleinere Parkanlagen eingestreut sind, und in der eine losere Führung der Straßenzüge gewählt ist. Auf den Hängen, die sich südlich von den beiden erwähnten Stadtteilen erheben, sind eine Anzahl Amtsgebände untergebracht, von denen jedes einzelne für sich in einer parkartigen Umgebung liegt. Durch diese Gruppierung soll für die nötige Abgeschlossenheit und Ruhe gesorgt werden, die für ein Amtsgebäude beansprucht werden kann. Trotz dieser Abgeschlossenheit sind aber diese Amtsgebäude nicht abgelegen, sondern vom Hauptbahnhof und dem Geschäftsviertel aus leicht zu erreichen. Nach ähnlichen Gesichtspunkten ist auch die Lage des Parlamentsgebäudes gewählt worden: auch dieses soll in einer gewissen vornehmen Ruhe und Abgeschlossenheit, dabei aber nicht etwa abseits liegen.

Der von der elliptischen Ringstraße umschlossene Stadtkern wird vom Molonglo in zwei annähernd gleiche Hälften geteilt. Für diesen Fluß sind ganz natürlich zu nennende Formen gewählt; nur in seinem mittleren Teil, wo er seeartig verbreitert ist, nimmt er regelmäßige Formen an. Auf seinem linken Ufer liegen die Geschäftsstadt, die Vergnügungsstadt, der Hauptbahnhof und das Amtsviertel, auf seinem rechten Ufer außer dem schon erwähnten Parlament ein großes Ausstellungsgelände und der Platz für den Zoologischen Garten, der auch noch auf das linke Ufer übergreift. Wo der Fluß an die Grenzen der Geschäftsstadt und des Vergnügungsviertels herantritt, ist er von prächtigen Uferstraßen eingefaßt, während sich an seinem anderen Ufer ausgedehnte Parkanlagen hinziehen. Durch den Anblick, den diese von den gegenüberliegenden Uferstraßen aus bieten, werden sie diesen Straßen besondere Reize verleihen.

Die Außenbezirke dienen im wesentlichen Wohnzwecken. Wie aber der Gellerstedtsche Entwurf in der Führung seiner Straßen freier abgefaßt ist als die preisgekrönten Entwürfe, so zeigt er auch in der Verteilung der verschiedenen Anlagen auf die einzelnen Stadtteile eine größere Freiheit: auch in die Wohnviertel sind hier und da öffentliche Gebäude eingestreut. Sie ziehen sich rings um den Stadtkern, an den Hängen der die Stadt umgebenden Berge hin. Ihr Kranz wird im Norden durch die Militärstadt, im Südosten durch die Fabrikviertel unterbrochen. Im bevorzugtesten Teile liegt auf einer durch den Molonglo gebildeten Halbinsel das Schloß des Statthalters in einem weiten Park. In seiner Nähe findet sich unmittelbar an der Ringstraße gelegen, also bequem zugänglich, ein großes Stadion, nahe der Universität und der Technischen Hochschule. Im Wohnviertel sind die Straßen in weitgehendem Maße dem Gelände angepaßt; es ergeben sich dadurch zwanglosere Formen, in die aber trotzdem eine gewisse Ordnung gebracht ist. So ist z. B. im Südwesten ein größeres Viertel hufeisen- oder fächerartig angelegt. Im Fabrikviertel herrscht seiner Bestimmung entsprechend die gerade Linie und der rechte Winkel. Auch für die Militärstadt sind starrere Formen gewählt.

Die Führung der die Stadt durchquerenden Eisenbahn und die Lage des Geschäftsviertels haben sich gegenseitig beeinflußt: Die Geschäftsstadt sollte zwar in unmittelbarer Nähe der Eisenbahn liegen, von ihr aber nicht durchschnitten werden. So ergab sich die Lage des Hauptbahnhofes am Rande der Geschäftsstadt, und da gerade bei der Eisenbahn die Geländeformen einen wesentlichen Einfluß auf die Linienführung haben, war durch diese Gesichtspunkte die Lage der Eisenbahn geradezu eindeutig bestimmt. Der Hauptbahnhof ist als Durchgangsbahnhof mit hochliegenden Gleisen gedacht, so daß die Bahnsteige durch Tunnel zugänglich sind. Im übrigen ist die Bahn im offenen Einschnitt geführt. Eine Hochbahn verwirft Gellerstedt, weil sie das Stadtbild durchschneidet, eine Tunnelbahn nicht allein wegen der hohen Kosten, sondern auch noch aus gesundheitlichen Gründen. Deshalb wählt er die Einschnittsbahn, weil die Lage in Geländehöhe natürlich wegen der Straßenkreuzungen ganz ausgeschlossen ist. Daß diese Anordnung der Bahn viel für sich hat, ist ohne weiteres klar; bei einer Anlage aus roher Wurzel ist es ja auch möglich. Daß die Fabrikstadt und die Kasernen besondere Gleisanschlüsse besitzen, braucht kaum besonders erwähnt zu werden. Neben der Hauptbahn zieht sich noch eine Stadt- und Vorortstrecke hin, an der in etwa 1200 m Abstand Haltestellen geplant sind. Von ihr zweigt eine zweite Vorortbahn nach Westen ab, die ungefähr den Lauf des Molonglo begleitet, und die noch über das Stadtgebiet hinaus in das offene Land als Vorortbahn, namentlich aber auch für den Ausflugsverkehr, verlängert werden soll.

Für den Straßenbahnverkehr ist es natürlich ebenfalls leichter, einen vom verkehrstechnischen Standpunkt aus richtigen Plan aufzustellen, als wenn auf eine bereits bestehende Bebauung Rücksicht genommen werden muß. Die hauptsächlichen von der Stadtmitte nach den Außenbezirken verlaufenden Straßenzüge werden alle mit Straßenbahnen ausgestattet. Acht strahlig verlaufende Straßenbahnstrecken, die ihre Anfangspunkte weit außerhalb des Stadtkernes haben, auf dem kürzesten Wege durch das Innere der Stadt führen und jenseits wieder in einem Aussenbezirk endigen, sind für den Verkehr zwischen den Geschäfts- und Amtsvierteln einerseits und den Wohnbezirken andererseits vorgesehen. Sie werden ergänzt durch einige Ringlinien, von denen die eine unter teilweiser Benutzung der Ringstraße in Form einer Acht durch das Innere der Stadt geführt ist. Dienen die wirklichen Ringlinien im wesentlichen dem Querverkehr zwischen den in Richtung der Durchmesser verlaufenden Strecken, so ergänzt die Schleifenbahn auch noch das Straßenbahnnetz im Stadtkern und bildet so eine dem inneren Verkehr dienende Verbindung, während die übrigen Straßenbahnen, wenn auch immer noch straßenbahnmäßig, mehr dem Fernverkehr, in beschränktem Sinne verstanden, dienen. Außerdem sind noch einige Straßenbahnen von untergeordneter Bedeutung in Aussicht genommen. Wo ein lebhafter Umsteigeverkehr zu erwarten ist, sind die sich kreuzenden Straßenbahnen stets so angeordnet, daß sie an der Haltestelle nebeneinander hinführen, und zwar so, daß die verschiedenen Strecken gemeinschaftliche Haltestellen haben und das Umsteigen soviel wie möglich erleichtert wird.

Der Entwurf von Gellerstedt nimmt in allen seinen Teilen darauf Rücksicht, daß nicht die gesamte Anlage auf einmal hergestellt werden muß; es ist vielmehr in Aussicht genommen, die Hauptstadt zunächst als größere Mittelstadt anzulegen und sie erst im Laufe der Zeit zu einer Großstadt auszubauen. Gellerstedt legt besonderen Wert darauf, eine Stadt entworfen zu haben, die den Lebensgewohnheiten der Bevölkerung von Australien entspricht, in der sich ihre Bewohner also zu Hause fühlen müssen. Wie weit ihm das gelungen ist, ist natürlich von hier aus schwer zu beurteilen. Jedenfalls hat aber der Entwurf von Gellerstedt viele Züge, die ihn uns sehr anziehend und reizvoll erscheinen lassen, so daß wir ihn gern mit in erster Reihe anerkannt gesehen hätten.

Die neuesten Nachrichten aus Australien melden, daß der Grundstein für die neue Bundeshauptstadt gelegt worden ist, und daß bei dieser Gelegenheit die Gattin des Statthalters in der bei Schiffstaufen üblichen Form der Stadt einen Namen gegeben hat. Hierüber schwebten schon seit geraumer Weile Erörterungen in den maßgebenden Kreisen, die aber lange Zeit nicht zu einem Abschluß führten. Nunmehr hat man sich entschlossen, die Stadt Canberra zu nennen, eine Bezeichnung, die dem Namen entspricht, den die Eingeborenen für die von der Hauptstadt einzunehmende Flächen zu gebrauchen pflegen. Wie oft bei Wettbewerben soll auch hier nicht der preisgekrönte Entwurf ausgeführt werden; vielmehr wird auf seiner Grundlage von den Baubeamten der Bundesverwaltung ein Entwurf ausgearbeitet, nach dem die Stadt gebaut werden soll. Abgesehen davon, daß es sich hier um den Bau einer Stadt nach einheitlicher Planung in einem Umfang handelt, der die nach ähnlichen Vorgängen angelegten Städte, wie z. B. Washington und Chicago, Karlsruhe und St. Petersburg, weit übertrifft, soll auch in Canberra für die öffentliche Gesundheitspflege besonderes geleistet werden. Für alle Feuerungsanlagen soll Rauchverbrennung vorgeschrieben werden; ebenso sollen alle anderen Dünste, die im Fabrikviertel erzeugt werden, unschädlich gemacht werden, ehe sie ins Freie auspuffen. Für Koch- und Heizzwecke soll nur Gas und Elektrizität zugelassen werden, so daß diese Quelle für Rauch, Ruß und Staub verschlossen bleibt. Daß für die Bahnen unter diesen Umständen nur elektrischer Betrieb in Frage kommt, ist selbstverständlich. Man will mit der Fürsorge für die Reinhaltung der Straßen sogar so weit gehen, daß man die Verwendung von Zugtieren ganz untersagt, so daß nur Kraftwagen auf den Straßen verkehren dürfen. Die neue Stadt stellt also nicht nur dem Städtebauer neue Aufgaben, die den von ihm bearbeiteten Zweig der Technik zu befruchten und zu fördern geeignet sind, sondern sie wird auch die zu ihrer Verwaltung berufenen Behörden und Beamten vor Fragen stellen, die an anderer Stelle noch nicht beantwortet sind. Man kann verschiedener Meinung darüber sein, ob es zweckmäßig ist, eine Stadt in der Weise zu gründen, wie es im vorliegenden Falle geschieht, ob es nicht richtiger ist, eine bestehende Siedelung auszubauen und so der natürlichen Entwicklung weniger Zwang anzutun, als es eine Gründung aus roher Wurzel mit sich bringt. Man darf aber dabei nicht außer acht lassen, daß der Australische Staatenbund seinen guten Grund für sein Vorgehen hatte; aus politischen Gründen durfte keine der bestehenden Hauptstädte eines seiner Glieder zur Bundeshauptstadt gemacht werden: das hätte aussehen können, als ob dem Staate, auf dessen Hauptstadt die Wahl fiel, eine führende Rolle zugewiesen werden sollte. Ein solches Herausheben eines Bundesstaates, auch nur dem Scheine nach, sollte durchaus vermieden werden. Deshalb gehört auch das Gelände, auf dem die Hauptstadt errichtet wird, keinem Bundesstaat an, sondern ist Bundeseigentum. Auch am Meer durfte die neue Hauptstadt nicht liegen, um nicht etwa den bestehenden Häfen einen Wettbewerb zu bereiten, und für den Fall, daß sie sich etwa zum Hauptein- und -ausfuhrhafen entwickelte, dem Staat, auf dessen Gebiet sie liegt, ein Übergewicht über die anderen Staaten zu verleihen. Entwickelt sich in Canberra eine Stadt, die als eine Musteranlage angesprochen werden kann, so kann sowohl der Städtebaukünstler als auch der Stadtverwaltungsbeamte aus diesem Versuch mancherlei lernen. Befriedigt die neue Hauptstadt dagegen nicht, so ist der Versuch trotzdem nicht vergeblich gewesen. Sollte dann eine ähnliche Aufgabe noch einmal gestellt werden, so werden bei ihrer Lösung alle die Fehler vermieden werden können, die die auf die Gründung von Canberra gesetzten Hoffnungen zunichte gemacht haben. Jedenfalls muß der europäische Städtebau die Entwicklung von Canberra mit wachsamem Auge verfolgen. Kann natürlich von dem, was sich dort bewährt oder was dort versagt, nicht ohne weiteres darauf geschlossen werden, daß die gleiche Maßnahme in Europa einen ähnlichen Erfolg haben würde, so werden sich doch jedenfalls aus den Vorgängen in Australien Gesichtspunkte ableiten lassen, die auch dem Städtebau anderer Weltteile zugute kommen. So wird auch dieser Zweig der Technik, der leider erst so spät die ihm gebührende Beachtung gefunden hat, in der kurzen Zeit, wo er in bewußter Weise gepflegt wird, aber schon eine erfreuliche Entwicklung durchgemacht hat, aus dem besprochenen Entwurf, der kaum seinesgleichen finden dürfte, Nutzen ziehen.

# IDEENSKIZZE ZUR ERBAUUNG DES KÖNIGL. OPERNHAUSES IN BERLIN AUF DEM BISMARCKPLATZ*) AN DER NORDSEITE DES KÖNIGSPLATZES.

Von OTTO KOHTZ, Architekt in Berlin-Friedenau. Hierzu Tafel 44 und 45.

1. Der Königsplatz ist vom architektonischen Standpunkte aus als Bauplatz für ein monumentales Opernhaus ideal, weil er bedeutende Abmessungen hat und an ihm bereits ein monumentales Bauwerk von Bedeutung steht.
2. Der zurzeit vorgesehene Bauplatz, das Gelände des Krollschen Saalbaues, ist für den Neubau des Opernhauses ungeeignet, weil hier entweder das Opernhaus zur theatralisch aufgeputzten Atrappe oder der Königsplatz in städtebaulicher Beziehung für immer verdorben wird. Werden dem Opernhaus Abmessungen gegeben, die für ein Gebäude an dieser Stelle in städtebaulicher Hinsicht verlangt werden sollten, so müssen ihm mehr oder weniger große Auf- und Anbauten hinzugefügt werden, die bei logischem Aufbau aus dem Grundriß und bei Berücksichtigung der Zweckbestimmung nicht erforderlich sind. Das Gebäude erhält dann Abmessungen, die seiner Bestimmung nicht entsprechen. Wird das Opernhaus dagegen seiner Zweckbestimmung entsprechend und aus dem Grundriß heraus aufgebaut, so entsteht ein Bauwerk, das mit seinen Breiten- und Höhenabmessungen die Platzwand nicht schließt und mit seinem Umrisse kein Gegengewicht zum Reichstagsgebäude bildet.
3. Der sich an den Königsplatz nördlich anschließende Bismarckplatz ist für den Bau des Königlichen Opernhauses sehr geeignet. Dieser Platz müßte schon einer harmonischen Platzgestaltung halber bebaut werden. Seine Abmessungen ermöglichen nicht nur den Bau des Opernhauses, sondern kommen einem solchen in weitgehendstem Maße entgegen, weil hier das Gebäude bei logischer Entwicklung aus dem Grundriß seinen Zweck klar zum Ausdruck bringt und gleichzeitig ohne besondere Zutat in städtebaulicher Beziehung den Platz harmonisch abschließt.
4. Die vorliegende Ideenskizze (siehe Tafeln 44 und 45 und Textbild 2) stellt natürlich keinen baureifen Entwurf dar. Ihre Absicht ist in der Hauptsache, dem vielverbreiteten Vorurteil zu begegnen, als ob der Platz nicht genügende Tiefe besäße. Die Grundrißskizze ist unter Berücksichtigung der programmäßig verlangten Räumlichkeiten bei Einhaltung der gewünschten Abmessungen entworfen. In Übereinstimmung mit dem Gutachten der Königlichen Akademie der Künste ist der Grundriß vereinfacht und sind die Abmessungen des Äußeren verringert. Da die bisherigen Wettbewerbe gezeigt haben, daß unverhältnismäßig große Abmessungen der das Zuschauerhaus umlagernden Räume eine harmonische Zusammenstimmung von Bühnenhaus und Zuschauerhaus ohne aufbauschende Zutaten unmöglich machen, ist das in den früheren Entwürfen meist vorgesehene große Haupttreppenhaus auf ein angemessenes Maß verkleinert, wodurch die Tiefe des vor dem Bühnenhaus liegenden Baukörpers geringer wird. Eine Anordnung mit Beibehaltung der bisher vorgesehenen Tiefe ist jedoch auf dem Platz sehr wohl möglich,

*) Obwohl die Frage des Opernhausbauplatzes entschieden ist, glauben wir doch der Vollständigkeit halber noch diesen anregenden, im Modell auf der diesjährigen Berliner Kunstausstellung vorgeführten Vorschlag unseren Lesern mitteilen zu müssen. D. S.

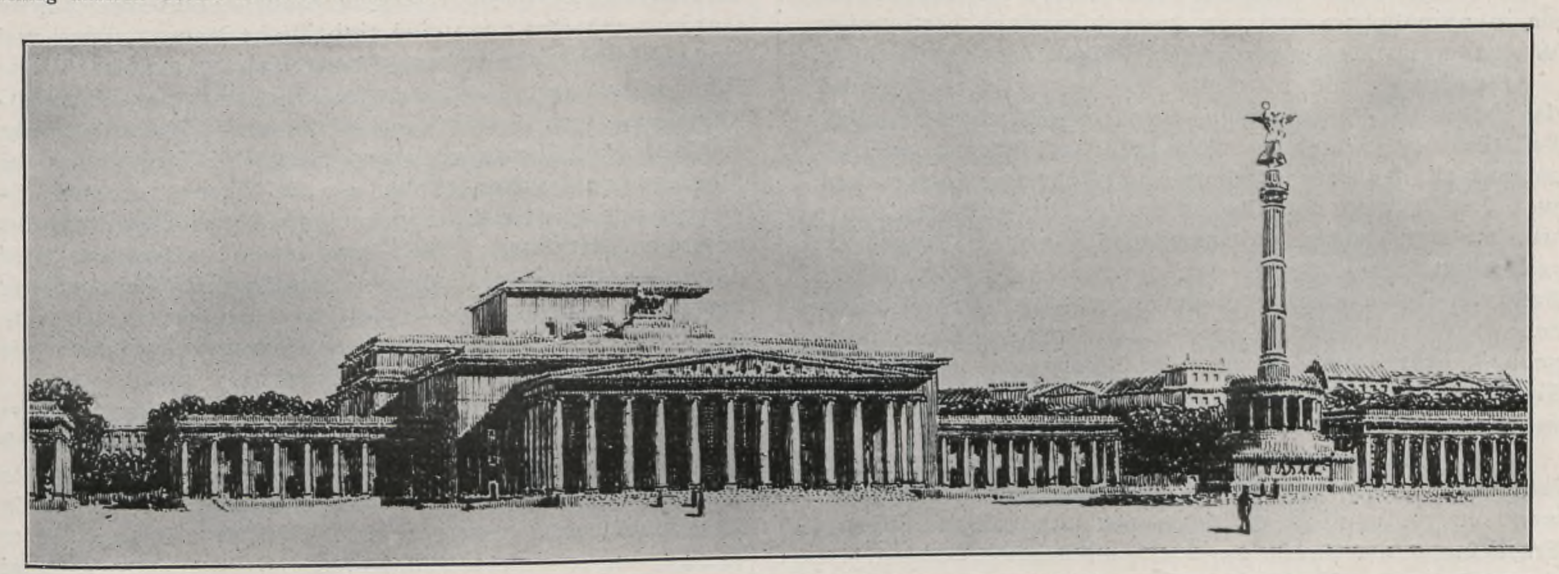


Abb. 2. Königl. Opernhaus zu Berlin an der Nordseite des Königsplatzes.

weil die Gebäudefront hinter der Vorderkante der vorgesehenen Säulenhallen immer noch angemessen zurückbleiben würde.

Es dürfte zweckmäßig sein, die für den Bühnenbetrieb nötigen Kessel- und Maschinenräume nicht in unmittelbarer Verbindung mit dem Theatergebäude auszuführen; vielmehr scheint eine Fernheizung ähnlich wie bei dem Reichstagshaus und anderen Monumentalbauten (Dresden) wünschenswert.

Die nötigen Dekorationsspeicher können entweder auf dem hinteren Teile des Bismarckplatzes rechts und links vom Bühnenhaus angeordnet werden, wo hierfür reichlich Platz vorhanden ist, oder, falls man es vorziehen sollte, diese Teile für gärtnerische Anlagen freizuhalten, auf irgendeinem anderen Grundstück und mit dem Opernhaus durch eine elektrisch betriebene unterirdische Lastenbahn verbunden werden.

Von Bedeutung dürfte es ferner sein, daß bei Wahl des Bismarckplatzes die großen Kosten für die Erwerbung des Grund und Bodens fortfallen und dann das Krollsche Gelände für den Neubau eines Kriegsministeriums oder für ein ähnliches Gebäude frei wird, das seiner Bedeutung für das Deutsche Reich entsprechend viel eher gleichwertig mit dem Reichstagsgebäude ausgebildet werden kann, als der Bau eines Hoftheaters. Es erscheint zweifellos, daß nach Erbauung eines entsprechend monumentalen Gebäudes gegenüber dem Reichstagsgebäude, nach Errichtung des Königlichen Opernhauses am nördlichen Teile des Platzes und nach Verringerung der jetzigen Platzfläche durch Herstellung geeigneter Hallen, die unter Umständen zur Aufstellung von Denkmälern hervorragender Männer benutzt werden könnten, die umliegenden Gebäude mit dem Königsplatz selbst ein harmonisches Ganze von monumentaler Wirkung bilden würden. Nur das Roondenkmal müßte dann versetzt werden, wozu sich verschiedene Möglichkeiten bieten, wie auf dem Lageplane zu ersehen ist.

# BEITRÄGE ZUR BEZEICHNUNG DER STRASSEN.

## 1. VERSUCH ZUR GEWINNUNG EINER METHODE DER STRASSENBENENNUNG.

Von Dipl.-Ing. EHLGÖTZ, Mannheim.

Die Stadt Mannheim hat in den letzten Jahren größere Baugebiete erschlossen. Zur Gewinnung einer Methode für die Benennung dieser Stadtteile, ihrer Straßen und Plätze haben im Auftrage des Stadtrats Professor Dr. Walter und Direktor Dr. Wichert versucht, Grundsätze aufzustellen. Die Ausführungen zerfallen in einen allgemeinen und einen praktischen Teil. Letzterer befaßt sich mit der Anwendung der Methode auf Mannheim; hier geht uns nur der erstere an.

Ortsnamen wie Straßennamen sind ursprünglich durch Volkstaufe entstanden. Es ist die dichterische, wenn auch vielleicht unbewußte Tätigkeit irgend einer Gemeinschaft, der sie in allmälichem und von Auswahlgesetzen bestimmtem Wachstum ihr Dasein verdanken, Volksliedern vergleichbar.

Heutzutage tritt an Stelle der dichterischen Tätigkeit des Volkes die Namengebung durch behördlichen Beschluß. Soll diese Namengebung volkstümliche Wirkung besitzen, so muß sie in ihrem Ergebnisse ungefähr dem entsprechen, was das Volk in dem betreffenden Falle gefunden haben würde. Der Zweck des Namens ist vor allen Dingen ein rein praktischer, nämlich der, ein Einzelwesen, in diesem Falle die Straße oder den Platz von andern als Begriff unterscheidbar zu machen. Daneben kann man mit der Namengebung, indem man menschliche Eigennamen auf Straßen überträgt, die Ehrung einer um das Vaterland oder die Stadt verdienten Persönlichkeit verbinden.

Außer dem praktischen Zweck der Namengebung ist der ästhetische zu berücksichtigen. Klang und Bild des Namens, wenn er gut gewählt ist, verbinden sich mit der äußeren Erscheinung der Straße zu einem unlöslichen Ganzen. Je eigenartiger diese Verbindung ist, desto lebendiger wird die Erscheinung bei Nennung des Namens. Die Namengebung ist so ein Hilfsmittel zur Erhöhung der Wirkungskraft einer Stadterscheinung und hat die selbständige Aufgabe, die Individualität der Straße zu steigern.

Unter den Taufarten ist diejenige die am wenigsten verfeinerte, welche jede Straße nach freier Willkür benennt, und die Namen über die Stadt ausstreut, wie sie gerade fallen.

In dem Augenblick aber, wo man sich anschickt, methodisch einen großen Straßenbereich zu taufen, ergibt sich als logische Folgerung, daß man gut tut, die ganze Masse der Straßen in größere Gruppen (Stadtteile) zu teilen. Solche Gruppen erhalten dann eine einheitliche Namengebung und sind als Taufbezirke zu bezeichnen. Man legt auf diese Weise Komponistenviertel, Malerviertel, Dichterviertel, Blumenviertel usw. fest. Solche Taufbezirke ermöglichen die rasche Auffindbarkeit der Straßen und die leichte Einprägung der Straßennamen; dabei erhöhen sie die Eigenart eines Stadtviertels und fördern den Eindruck der klaren Gestaltung des gesamten Stadtbildes. Die Größe eines Taufbezirkes wird durch die Grundrißgestalt des betreffenden Wohngebietes bestimmt. Durch den Verlauf der Hauptverkehrsstraßen, durch öffentliche Plätze, Parkanlagen usw. erhalten die Taufbezirke ihre natürliche Begrenzung.

Die Einteilung der Straßennamen in Gattungen bietet außerordentliche Schwierigkeiten, weil die Mannigfaltigkeit der Namen so groß ist, und die scharfe Abgrenzung der Gattungen unmöglich wird, wenn man sich mit allzuwenig Unterscheidungen begnügen will. Man kann folgende neun Taufgattungen unterscheiden, welche ihrerseits in zwei Hauptabteilungen und drei Unterabteilungen zerfallen.

A. an örtliche oder geschichtliche Faktoren der Stadt anknüpfende Namen:
   I. unmittelbar durch die Örtlichkeit gegebene Namen,
      1. gewachsene,
      2. an natürliche oder architektonische Erscheinungen anknüpfende,
      3. an die Nachbarschaft anknüpfende,
      4. an vorhandene, oder schon geschichtlich gewordene Eigentümlichkeiten des Ortes und der Lage anknüpfende;
   II. mittelbar durch die Örtlichkeit gegebene Namen,
      5. nach ortsgeschichtlichen Persönlichkeiten,
      6. nach ortsgeschichtlichen oder zur Stadtgeschichte in Beziehung stehenden Ereignissen.

B. nicht an örtliche oder geschichtliche Faktoren der Stadt anknüpfende Namen:
   III. willkürlich zu verteilende Namen,
      7. nach Menschen
      8. nach Ereignissen
      9. nach Dingen
      } teils in engerer, teils in loserer Beziehung zur Stadt.

Unter A, den an örtliche oder geschichtliche Faktoren der Stadt anknüpfenden Namen, ist alles zu verstehen, was sich räumlich oder zeitlich mit dem Begriff des Gemeinwesens in Verbindung bringen läßt, wie z. B. ein Gewannname innerhalb des Weichbildes, eine Kirche, ein Flußufer, eine geschichtliche Örtlichkeit, wie Akademie, verdienstvolle Bürger der Stadt, ortsgeschichtliche Persönlichkeiten, stadtgeschichtliche Ereignisse.

Zu B, im Gegensatz dazu, gehören Namen nach Menschen, Ereignissen und Dingen, die zu anderen Städten mehr oder weniger die gleiche Beziehung haben können, z. B. deutsche Maler, deutsche Dichter, Schlachten, Gebirge, Flüsse usw., sofern sie nicht aus besonderen Gründen zur Hauptabteilung A zu rechnen sind.

Unter I, unmittelbar durch die Örtlichkeit gegebenen Namen, versteht man solche, die an eine begriffliche, oder in der Erscheinung liegende Wesenheit des Ortes, an den oder in dessen Nachbarschaft die zu benennende Straße zu liegen kommt, anknüpfen. Diese Abteilung steht im Gegensatz zu II, wo zwar eine Beziehung zur Stadt vorliegt, aber keine Notwendigkeit, den aus dieser Beziehung herausgefundenen Namen an eine bestimmte Stelle zu legen. Ebenso kann man die unter Abteilung III fallenden Namen willkürlich im Stadtbereich anordnen.

Die Reihenfolge der Namengattungen bedeutet gleichzeitig eine Rangordnung. Die eigenartigsten und kraftvollsten Straßenbezeichnungen sind die gewachsenen Namen; ihnen folgen die natürlichen. Dann ist ein allmähliches Abnehmen der Stärke, mit der die Namen mit dem Wesen einer Stadt verknüpft sind, zu bemerken. Aber nicht nur die Straßennamen, sondern auch die Straßen selbst haben eine Rangordnung. Hat man Taufbezirke gebildet und eine bestimmte Namengattung gewählt, so muß man die Verschiedenwertigkeit sowohl der Straßen wie auch der Namen beachten und die Rangordnung der Namen auf die Rangordnung der Straßen abpassen. Die Rangordnung der Straßen richtet sich nach ihrer Wichtigkeit. Die Wichtigkeit einer Straße ist abhängig:
   a) von ihrer äußeren Erscheinung (Länge, Breite, Bepflanzung),
   b) von ihrer Lage im Stadtplan,
   c) von ihrer Benutzungsart (Verkehrs-, Wohnstraße usw.).

Wie die Straßen verlangen auch die Taufbezirke eine individuelle Beurteilung und eine Berücksichtigung ihrer künftigen baulichen Eigenart und ihrer Bewohnerschaft. Man darf in einem Kleinwohnungsviertel keine hochtrabenden oder schwerverständlichen Namen verwenden, oder man wird in einem Landhausviertel nicht Namen von rein volkstümlicher Wirkung unterbringen, die man zweckmäßiger einem Industrieviertel vorbehält.

Nach Festlegung der Grundsätze der Straßentaufe sei nunmehr dazu übergegangen, Ausführungsgedanken niederzulegen.

Das Ideal wäre, die Arbeit damit zu beginnen, daß man die fertige Straße durchwanderte und im Anschauen ihrer Erscheinung, in der Beobachtung ihrer Bewohnerschaft und ihres Verkehrs den Namen sich aus solchem Erlebnis verdichten ließe. Leider ist dies nicht möglich, und so muß man an der Hand des Bebauungsplanes und der Bauvorschriften versuchen, sich das zukünftige Straßenbild, das Leben und Treiben der Bewohner, vorzustellen.

An der Hand des Planes sind nun zunächst die Tauffelder festzusetzen. Man nimmt zunächst die als reine Taufbezirke erscheinenden Tauffelder vor, teilt das Feld in Bezirke und geht dann an die eigentliche Gewinnung der Namen, d. h. man prüft nacheinander, für welche der aufgeführten Namengattungen sich Beziehungen aus der Örtlichkeit ergeben. Es erfolge:
   1. die Feststellung der vorhandenen gewachsenen Namen,
   2. die Umschau nach natürlichen oder architektonischen Anknüpfungen,
   3. die Vergewisserung, ob in der Nachbarschaft ein wichtiges Gebäude steht oder früher vorhanden war,
   4. die Frage, ob sonst irgendeine Eigentümlichkeit des Ortes oder der Lage überliefert ist.

Greifen wir irgendein reines Taufgebiet heraus. Dort findet man in vielen Fällen alte Gewannamen, meist auch eine seltsame Straßenform, oder man entdeckt, daß etwa in der Nähe eine Kirche oder Kaserne liegt, und daß die ganze Gegend in früherer Zeit ein bekanntes Jagdgelände gewesen ist. Und obwohl man das ganze Tauffeld für die Anwendung einer geschlossenen Namengruppe bestimmt hat, muß man dennoch dazu schreiten, in erster Reihe die aus den erwähnten Beziehungen zu gewinnenden Namen auf Straßen des zu taufenden Viertels zu übertragen. Man würde also einer Hauptstraße den alten Gewannamen beilegen, die durch ihre Form bedingte Straße nach ihrer Trichter- oder Bogenform schlankweg als Trichter, Bogen und dergleichen bezeichnen, man würde die auf die Kirche oder Kaserne hinführende Straße Kirchenstraße, Kasernenstraße taufen, und erst, nachdem so die am Grund und Boden haftenden Bezeichnungen untergebracht sind, hätte man sich nach einer passenden und ausreichenden Namengruppe für die noch übrigen Straßen umzusehen. Ein besonders günstiger Umstand ist es dann, wenn die zu taufende Gegend mit einer herkömmlichen Eigenart belastet ist, bei dem gewählten Beispiel als ein altes Jagdgelände den Anlaß gibt, Namen aus einem damit zusammenhängenden Gedankenkreise zu wählen (Hubertusstraße, Nimrodstraße).

Man hat also an eine bestimmte Zahl von Straßen eine bestimmte, auf verschiedene Weise gewonnene Zahl von Namen zu verteilen. Jetzt ist die Rangordnung der Straßen wie auch der Namen nach den früheren Ausführungen festzustellen. Nach solcher Vorarbeit bietet es keine Schwierigkeiten mehr,

alle nun in Betracht kommenden Namen in sachgemäßer Ordnung auf die Straßen des Taufgebietes zu verteilen.

Verfährt man streng nach dieser Methode, so erhält die Stadt eine Namengebung von höchst örtlicher Individualität, von großer Klarheit und Übersichtlichkeit, von abwechslungsreicher Lebendigkeit.

## 2. ZUR REFORM DER STRASSENNAMEN IN GROSSSTÄDTEN.

Von ERNST HOCH, Göttingen.

Noch vor wenigen Jahren hat kein Mensch daran gedacht, sich irgendwie mit städtebaulichen Fragen zu beschäftigen. Es ist das nicht hoch genug zu veranschlagende Verdienst der Veranstalter der Allgemeinen Städtebauausstellung in Berlin 1910, die große Öffentlichkeit auf diese Fragen aufmerksam gemacht zu haben.*) Seitdem sind wir ja erfreulicherweise so weit gekommen, daß auch die Zeitungen und damit die große Menge sich mit Städtebaufragen beschäftigen. Die Öffentlichkeit ist seitdem nicht mehr zur Ruhe gekommen: Der Wettbewerb um einen Bebauungsplan für Groß-Berlin, die Verhandlungen wegen des Zweckverbandes „Groß-Berlin“, die Gründung und Tätigkeit des Propaganda-Ausschusses, alles das hielt die Teilnahme der Öffentlichkeit wach. So sind wir denn heute wenigstens so weit, daß man über die größeren Probleme des Städtebaues reden kann und dabei erwarten darf, auch bei Nichtfachleuten wenigstens auf einiges Verständnis zu stoßen.

Aber wir sollten, wenn wir doch einmal an einer Reform des Städtebauwesens arbeiten, gleich die Gelegenheit benutzen, um Mißstände kleinerer Art abzustellen, die vielleicht nicht so tief einschneidende Bedeutung für die Allgemeinheit haben wie fehlende Grünflächen oder ungenügende Verkehrsverhältnisse, die aber jedem einzelnen von uns viel kleinen Verdruß bereitet. Die Frage z. B. über Vor- und Nachteile der Blockbebauung ist zwar von höchster Wichtigkeit, aber der einzelne wird von einer Änderung des herrschenden Grundsatzes nicht so sehr viel merken. Anders ist es bei den Angelegenheiten, mit denen sich jeder notgedrungen tagtäglich, ja stündlich nun einmal abgeben muß. Wir denken dabei an die Frage der Straßenbenennungen und was damit zusammenhängt, wie z. B. die der Hausnumerierung.

Die Frage der Hausnumerierung muß jedem auffallen, der in Mitteldeutschland herumkommt. In Norddeutschland herrscht ja das System vor: Auf der einen Straßenseite (gewöhnlich rechts) die geraden Nummern, auf der anderen die ungeraden. In Mitteldeutschland dagegen, z. B. in Nordhausen, Göttingen, Kassel, aber auch in Berlin findet man Straßen, in denen die Häuser fortlaufend numeriert sind, also z. B. rechts No. 1—17, links in umgekehrter Richtung laufend No. 18—29. Das wäre ja an sich nicht so schlimm, man würde sich recht schnell daran gewöhnen, wenn nicht, wie es in Göttingen der Fall ist, gemischte Systeme eingeführt wären: In der einen Straße ist fortlaufend numeriert, in der anderen findet man das norddeutsche System. Man weiß also tatsächlich nicht, woran man ist; man hat unnütze Wege und damit Zeitverlust und Ärger. Kommt man in einer solchen Stadt an, so ist man geradezu ratlos, und es dauert lange, bis man sich zurechtfindet. Mannheim leistet sich noch ein anderes System: Die (alte) Innenstadt kennt nur „Blockbezeichnung“. Das ist möglich, weil die Stadt ganz regelmäßig bebaut ist. So ergibt sich eine allerdings recht langweilige, aber formal sehr einfache quadratische Benennung. Jeder Block hat seinen Buchstaben und seine Nummer, und zwar hat, vom Schloß aus gesehen, die erste Blockreihe links die Bezeichnungen A 1, A 2 usf.; die rechts vom Schloß gelegenen Reihen fangen an mit der Reihe L 1 usw. Die Numerierung der einzelnen Häuser beginnt in jedem Quadrat an der dem Schloß zugekehrten Ecke mit 1 und läuft in der dem Schloß abgewandten Richtung um das Quadrat herum. Der vom Verkehrsverein Mannheim herausgegebene Führer bemerkt dazu bezeichnenderweise; „Die dem Auswärtigen zunächst befremdliche Bezeichnung mit Buchstaben und Zahlen ist einfach genug, wenn man den Schlüssel kennt.“ Dieser letzte Bedingungssatz trifft die Sache genau: Wenn man Bescheid weiß, ist die Orientierung leicht! Aber mit solchen Gemeinplätzen löst man keine Probleme. In München ist die Orientierung auch sehr leicht, wenn man einen Stadtplan hat, und wenn man weiß, daß es in Berlin-Wilmersdorf ein „Kurfürsten-von-Brandenburg-Viertel“ und ein „Schlachtenviertel“ gibt, dann kann man auch behaupten, daß die Orientierung in Berlin leicht ist!

Dr. L. Oppenheimer in Berlin schlägt ein neues System vor. Er will lieber an jeder Querstraße ein neues Hundert beginnen lassen und will dadurch erreichen, daß man genau weiß, wieviel Querstraßen man noch zu überschreiten hat, bis man zu dem Block kommt, in dem das gesuchte Haus liegt. Abgesehen davon, sollen rechts die geraden, links die ungeraden Nummern sein.

Wenn man diese Systeme gegeneinander abwägt, so wird man keinem von ihnen den unbedingten Vorrang zusprechen können. Was Oppenheimer will, wird mit einfachen Mitteln auch durch das norddeutsche System bewirkt, denn man wird im allgemeinen gar keine Neigung haben, die Querstraßen zu zählen, durch die man gegangen ist, sondern man wird sich viel lieber und einfacher durch einen Blick auf die Hausnummer darüber unterrichten, wie weit man wohl noch zu gehen hat. Keins der Systeme bringt solche Vorteile, daß wir deswegen wirklich den so unendlich schwierigen Apparat der Umnumerierung aller Straßen in Bewegung zu setzen brauchten. Man soll doch ja nicht vergessen, welche Folgen eine solche Neuerung haben würde! Daß sich ein paar Maler hinstellen und die neuen Nummern anmalen, damit ist die Sache doch nicht erledigt. Das ist das wenigste. Man möge doch bedenken, was man den Geschäftsleuten, denen man doch gerade entgegenkommen will, zumutet, wenn man verlangt, sie sollten das Adressenverzeichnis u. ä. ihrer Kunden von Grund auf neu bearbeiten! Ganz abgesehen ist dabei noch von der Notwendigkeit, alle allgemeinen Adreßbücher zu „reformieren“. Was für Verwirrung muß daraus entstehen, welche Zeitverluste. Die

*) Ohne die Vorarbeit unserer im Jahre 1903 gegründeten Zeitschrift wäre auch die Städtebauausstellung nicht möglich gewesen. D. S.

Fortschritte, die vielleicht zu erzielen wären, sind wirklich zu gering im Verhältnis zur aufzuwendenden Mühe.

Eins wird man aber allerdings von den Stadtverwaltungen in Zukunft fordern müssen: Die Numerierung muß einheitlich sein. Ob man da das norddeutsche oder das mitteldeutsche System anwendet, ist ganz gleichgültig; nur soll man in derselben Stadt ein System einführen, und zwar soll man möglichst das nehmen, das die geringsten Änderungen erfordert.

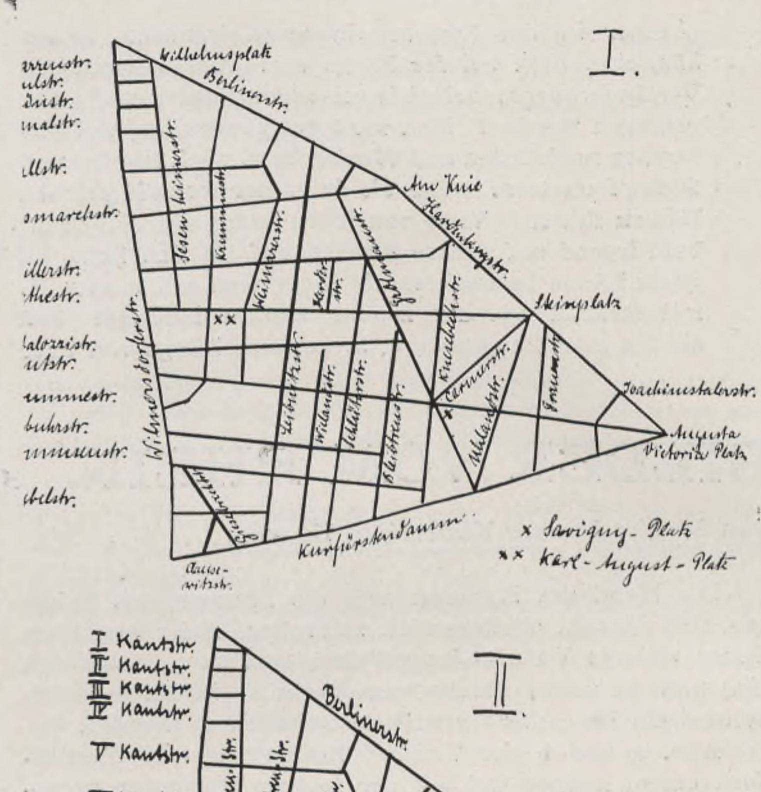
Ein anderer Punkt, der der höchsten Beachtung wert ist, ist die Frage der Straßenbenennung. Auch in dieser Frage hat Dr. Oppenheimer Reformvorschläge gemacht. Oppenheimer schlägt, wenn man es genau nimmt, zwei Systeme vor:

I. Parallelstraßen, die von einer Hauptstraße abzweigen, führen die gleiche Bezeichnung und unterscheiden sich nur durch die vorangestellte Ordinalzahl. Außerdem aber sollen die Straßen, die einen gewissen Komplex bilden, gleiche Anfangsbuchstaben haben. (Vorschläge in den Dok. d. Fortschr. 1911, Mai-Heft.)

II. Dasselbe, nur wird die Forderung, daß räumlich zusammengehörende Straßen gleiche Anfangsbuchstaben haben sollen, aufgegeben. Das geht jedenfalls aus den Beispielen, die Oppenheimer in seinem letzten Aufsatz in der „Kommunalen Rundschau“ veröffentlicht hat, hervor. Er sagt dort z. B.: „Als Nebenstraßen der Friedrichstraße würden etwa die I., II., III. usw. Kronenstraße figurieren, als Nebenstraßen der Motzstraße etwa die I., II., III. usw. Eisenacher Straße, und der Kurfürstendamm würde etwa von lauter Leibnitzstraßen durchschnitten.“

Sobald wir nun diese Systeme in die Praxis umsetzen, beginnen die Schwierigkeiten. Ich greife z. B. ein Viertel in Charlottenburg heraus und bearbeite es nach System II. Das betreffende Viertel wird heute begrenzt im Nordosten von der Berliner und der Hardenbergstraße, im Süden vom Kurfürstendamm, im Westen von der Wilmersdorfer Straße (siehe Skizze I und II in Abb. 3). Was ergeben nun diese Pläne?

1. Die Plätze sind überhaupt nicht unterzubringen; man muß entweder ganz darauf verzichten, sie zu benennen, oder man muß alles beim alten lassen.
2. Was soll mit den Straßen gemacht werden, deren Namen nun einmal so eingebürgert sind, daß es nie und nimmer gelingen wird, sie zu beseitigen? Z. B. mit dem Kurfürstendamm. Wenn man es recht nimmt, ist der Kurfürstendamm auch nur eine Straße, die ebenso wie die I.—XIII. Kantstraße die Berliner Straße schneidet; aber man kann doch nicht im Ernst daran denken, aus dem Kurfürstendamm eine XIV. Kantstraße zu machen; ebensowenig wie es möglich wäre, aus der I.—XIII. Kantstraße II.—XIV. Kurfürstendamm zu machen; gegen so etwas würde sich nicht nur das Volksempfinden aufbäumen, sondern es würde sogar recht geschmacklos wirken! Weiter muß ein Unterschied gemacht werden zwischen den Straßen, die von der Berliner Straße durchgehen bis zum Kurfürstendamm, denen die von der Berliner Straße abgehen und auf irgendeine der Kantstraßen aufstoßen, und endlich denen, die vom Kurfürstendamm abgehen und vor der Berliner Straße schon in eine Parallelstraße einmünden; denn wenn man alle diese Parallelstraßen



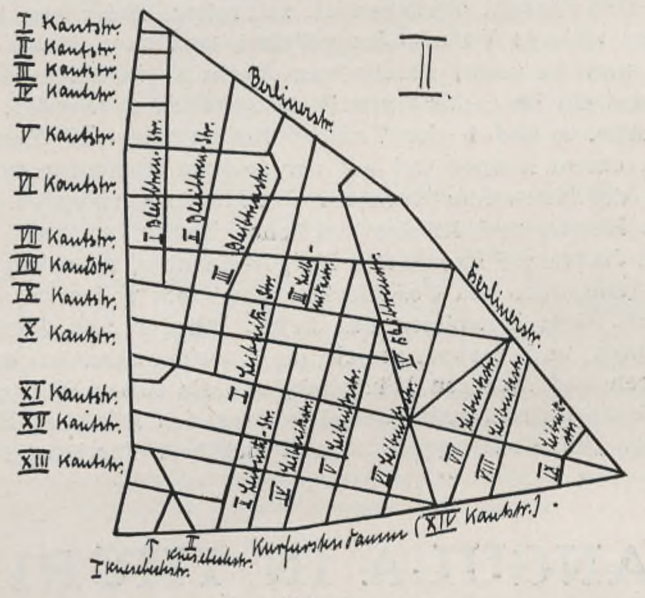




Abb. 3.

ganz einheitlich benennen würde, so würde das zu großen Verwirrungen führen, denn man würde doch annehmen müssen: Die I. Leibnitzstraße ist sowohl von der Berliner Straße als auch vom Kurfürstendamm aus zu erreichen, also wird es wohl auch mit der XI. Leibnitzstraße (der in Plan II mit I. Bleibtreustraße bezeichneten) der Fall sein! Also hier ist Differenzierung nötig, und Differenz muß hier notwendigerweise zu Streitigkeiten führen, wie die Pläne sie auch aufweisen.

3. Wie sollen Straßen wie die Wilmersdorfer Straße behandelt werden? Als Parallelstraße der Bleibtreu- bzw. Leibnitzstraße sollte sie eigentlich wie diese bezeichnet werden, aber da diese nach Wilmersdorf führt, so ist es doch eigentlich das gegebene, daß sie ihren alten Namen behält, denn die Straßennamen sollen sich doch möglichst natürlich aus der Stadtanlage entwickeln. Läßt man ihr aber ihren Namen, so wird das ganze System der Parallelstraßenbenennung über den Haufen geworfen, und so wird das bei jeder großen Durchgangsstraße, all den Chausseen, Alleen, Landstraßen u. ä., die nach den Orten genannt sind, zu denen sie gehen, sein. Sie wird man nie und

nimmer in das System einordnen können. Etwas ähnliches liegt bei der Frage vor: Was soll mit den Verlängerungen, beispielsweise der Kantstraßen, angefangen werden? Man muß doch bedenken, daß alle Straßen nach Osten und Westen bzw. nach Norden und Süden fortsetzen. Sollen sie da immer noch die gleichen Namen führen? Viele von ihnen laufen allerdings sehr bald irgend auf andere Straßen auf, so daß keine zu große Länge herauskommt. Aber was soll man z. B. mit Straßen wie der Bismarckstraße machen? Soll sie bis zum Zeughaus, d. h. auf eine Länge von über 10 km denselben Namen führen? Ganz unmöglich wird die Sache dann, wenn man das I. Oppenheimersche System anwendet, also Straßen, die örtlich zusammengehören, gleiche Namen gibt, denn dann zerstört eine einzige solche Straße das ganze System, da sie doch nicht nur ein Viertel, sondern drei, vier oder noch mehr durchschneidet, und solche Straßen sind gerade in Berlin außerordentlich zahlreich. Wenn man allzulangen Straßen verschiedene Namen gibt, so tut man es doch vor allem, um die Orientierung zu erleichtern.

(Schluß folgt.)

# BILDER VOM RHEIN. Hierzu Tafel 46.

Von Stadtlandmesser KAPPEL in Barmen.

Die Hand des Künstlers und die Photographie haben uns eine Unzahl städtebaulich reizvoller Bilder aus allen Teilen unseres Vaterlandes geliefert, und doch findet sich hier und da noch, abseits vom Verkehr, in einem stillen Winkel ein Bild, das wert ist, festgehalten zu werden.

Abb. a und b der Tafel 46 führen uns nach Leutesdorf, einem kleinen Ort auf der rechten Rheinseite unterhalb des Neuwieder Beckens. Im Mittelalter besaßen hier viele Herren und Klöster stattlichen Besitz, an den heute noch die Namen Layenscher Hof, Nonnenhof, Himmerroder Hof, Burghaus des Geschlechtes von Mees und andere erinnern. Die Bewohner des Ortes, Winzer und Schiffer, wohnten und wohnen noch dicht beisammen in engen Gassen und niederen Häuschen, wie sie unser Bild zeigt.

Eine halbe Stunde aufwärts liegt das Dörfchen Fahr, früher „am Fahr“ genannt, weil sich hier eine Rheinfähre befand. Der Ort wird schon in Urkunden aus dem Jahre 1129 genannt und besitzt eine Reihe alter hübscher Bauten — siehe Abb. c—e, von denen insbesondere das alte öffentliche Backhaus im Bild c beachtenswert ist. Im Bilde links gewahrt man ein Männchen, welches den vorspringenden ersten Stock stützt. Es ist aus Holz geschnitzt; auch sonst zeigt das Gebäude schöne Holzschnitzereien. Heute steht das Backhaus längst unbenutzt, denn das Backen wird von Berufsbäckern besorgt; das „Backesmännchen“ aber haben die Bewohner noch nicht vergessen, und alljährlich zur Kirchweih bekommt es einen neuen, weißen Kragen.

Nicht lange mehr wird es dauern, dann wird auch dieses Altertümchen fallen, wie schon so manches gefallen ist, denn zur Erhaltung zweckloser Bauten fehlt es den kleinen Gemeinden an Mitteln; und so spricht man denn auch hier schon von der Niederlegung des „Backes“.

# LANGULA IN THÜRINGEN. Hierzu Tafel 47.

Von HEINRICH SCHÄFER, Hagen in Westfalen.

7 km westlich von Mühlhausen in Thüringen liegen am Fuße des Hainichwaldes an dem streng katholischen Eichsfeld die drei sogenannten Vogteidörfer: Oberdorla, Langula und Niederdorla. Von rein evangelischer Bevölkerung bewohnt, die zäh an ihren angestammten Bräuchen und an der althergebrachten Tracht hängt, bilden sie auch baulich einen auffallenden Gegensatz zu den Siedelungen des Eichsfeldes. Trotz der ziemlich umfangreichen Feldmark und des dadurch bedingten regen Ackerbaues ist in den meisten Familien noch die Hausindustrie zu finden, und überall klappert aus den niederen Stuben das Schiffchen des Handwebstuhls. Erst neuerdings haben die aufstrebenden Fabriken Mühlhausens die einem größeren Verdienst nachstrebende Bevölkerung nach der Stadt gelockt oder in die Fabriken, welche Bremer Zigarrenmacher der billigen Arbeitskräfte wegen in den Orten errichtet haben. Eine große mechanische Weberei in Langula und besonders die Muschelkalkbrüche vom Berliner Schilling in Oberdorla ziehen große Teile der Bevölkerung der genannten Orte an.

Die Dörfer sind des kalten Sturmwindes wegen, der namentlich zur Herbstzeit mit ungestümer Gewalt vom Hainich kommt, ganz in die Täler hineingebaut und zeigen sich dem Beschauer erst, wenn er gerade davor steht. Die zum Bau der Häuser verwendeten bodenständigen Baustoffe bilden Sockel aus Muschelkalk, Fachwerk und rote Ziegeldächer. Leider ist der ehemals verwandte Biberschwanzziegel verschwunden und hat dem Falzziegel das Feld geräumt; sogar das Zementplattendach mit dem farbig eingelegten Monogramm des Besitzers hat sich auf einem Haus breit gemacht. Hoffentlich gelingt es aber in Zukunft, solche Geschmacksverirrungen zu verhüten. Die Lage der Feuerstelle ist äußerlich durch das Hochziehen des Kalksteinsockels bis zum ersten Stock ersichtlich. Diese Bauart scheint eine Lehre der großen Dorfbrände von Langula aus den Jahren 1763 und 1816 zu sein. Bei dem ersten Brand fielen insgesamt 100 bewohnte Häuser des westlichen Ortsteils zwischen der Jakobsgasse, dem Heiligenhof und der Schenkgasse zum Opfer, bei dem zweiten Brand sanken 80 Häuser des Viertels nördlich der Schenk- und Dreckgasse in Schutt und Asche. Der Neuaufbau hielt sich an die alten Grenzen.

Den Mittelpunkt der Dorfanlage bildet die Kirche in-

mitten des Friedhofes mit dem davor sich ausbreitenden Anger. Er liegt gegenüber den ihn umgebenden Straßen etwas erhöht und ist mit Bäumen (meist Kastanien) bestanden, unter denen zu bestimmten Tagen die dörflichen Feste abgehalten werden. Die Straßen sind namentlich in Langula fast alle so gerichtet, daß sie die Kirche zum Mittelpunkt haben und diese somit regelmäßig einen guten Abschluß der Straßen bildet.

# NEU EINGEGANGENE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

THE CITY SCIENTIFIC. ADRESS AT NATIONAL CITY PLANNING CONFERENCE IN CHICAGO, May 1913, by Geo. B. Ford of New York.

Verfasser spricht die Ansicht aus, daß eine allseitig befriedigende Bearbeitung des Städtebaues wohl nur durch das Zusammenwirken verschiedener Fachleute, des Ingenieurs, des Architekten und des Sozialpolitikers zu erreichen sei, denen die Vertreter der Einzelgebiete der Landschaftsarchitektur, des Wohnungswesens, des Verkehrs mit ihrer Spezialkenntnis zur Seite stehen sollen. Die Arbeitsmethode soll eine streng wissenschaftliche sein. Die Städtebaubewegung in Amerika begann mit dem Programm der „schönen Stadt“ — the City Beautiful. Ford hält es für günstig, daß der erste Anstoß von der ästhetisch-künstlerischen Seite kam; ein rein wissenschaftliches Programm würde niemals imstande gewesen sein, eine allgemeine Begeisterung und eine Beteiligung weiter Kreise zu erwecken. Jetzt aber sei der Zeitpunkt gekommen, in dem die „City Scientific“ — die nach wissenschaftlichen Erkenntnissen gebaute Stadt — der City Beautiful ergänzend an die Seite treten müsse. Aus der Vereinigung beider Standpunkte wird sich erst die zureichende und vollständige Behandlung des Städtebauwesens ergeben.

Verfasser gibt im einzelnen Anregungen über die Beschaffung des Materials für die wissenschaftliche Behandlung des Städtebaues. Das Studium des Verkehrs wird zuerst empfohlen; weiterhin erörtert Verfasser die verschiedenen Aufgaben des Wohnungswesens gegenüber den alten Stadtbezirken der Innenstadt und der Anlegung der Stadterweiterung.

Dr. R. Eberstadt.

DIE KUNSTGEWERBESCHULE MIT BESONDERER ARCHITEKTUR-ABTEILUNG IN DÜSSELDORF. Bericht über das Schuljahr 1912/13 mit 9 Tafeln. — Tafel I (Entwurf für eine Kirche) und Tafel II (Rosengarten) entstammen der Klasse von Professor W. Kreis, Tafel III der Klasse von Regierungsbaumeister Becker, Tafel IV (Damenzimmer) der Klasse von E. Fahrenkamp, Tafel V und VII der Klasse von Professor H. Vetzer, die Tafeln VI (Schablone), VIII (Plakat) und IX (Stickerei) der Klasse von E. Aufseeser, aus der auch die Umschlagzeichnung des Berichtes herrührt. Druck von A. Bagel, Düsseldorf.

19. JAHRGANG DES STATISTISCHEN JAHRBUCHES DEUTSCHER STÄDTE. Sonderabdrucke: I. Gebiet, Bodennutzung und Grundbesitz im Jahre 1910 von Professor Dr. M. Neefe, Direktor des Statistischen Amtes der Stadt Breslau; III. Bevölkerungswechsel im Jahre 1910, bearbeitet im Statistischen Amt der Stadt Berlin unter Leitung von Professor Dr. Silbergleit; XVI. Ausgaben der Stadtgemeinden für Hoch- und Tiefbauten, sowie Bestand an Straßenfläche und Ausführung an Straßenpflasterungen im Jahre 1909 und 1910, bearbeitet im Statistischen Amte der Stadt Leipzig unter Leitung des Direktors Weigel; XVII. Öffentliche Waldungen und gärtnerische Anlagen im Jahre 1910 und 1910/11, bearbeitet im Statistischen Amt der Stadt Mannheim unter Leitung des Direktors Professor Dr. S. Schott.

# CHRONIK.

Zu dem auf S. 84, Heft 7 angekündigten WETTBEWERBE ZUR VERBESSERUNG DES BEBAUUNGSPLANS FÜR DAS GELÄNDE ZWISCHEN DEM HAUPTBAHNHOFE UND DER WILHELMSTRASSE IN WIESBADEN ist nachzutragen, daß erstens nur 2 statt 4 Schaubilder gefordert werden, und zweitens die Frist vom 25. Juli bis zum 28. August d. J. verlängert ist.

Zu dem auf S. 48, Heft 4 angekündigten WETTBEWERBE ZUM ENTWURFE FÜR DEN NEUBAU EINES RATHAUSES DER RESIDENZSTADT POTSDAM ist nachzutragen, daß erstens an Stelle des verstorbenen Stadtbaurats Kiehl Professor Peter Behrens in Neu-Babelsberg zum Preisrichter und außerdem Professor Martin Dülfer zum Ersatzpreisrichter berufen sind, sowie daß zweitens die Frist vom 1. August bis zum 1. Oktober d. J. verlängert ist.

In dem WETTBEWERBE UM ENTWÜRFE FÜR EINEN BEBAUUNGSPLAN FÜR REICHENBERG IN BÖHMEN ist von 19 Entwürfen, die der Beurteilung unterlagen (ein 20. mußte wegen zu später Einlieferung ausgeschlossen werden), dem Entwurf „Heimat, ich grüße dich“ — Verfasser Architekt Wilhelm Habel, dem Vernehmen nach geborener Reichenberger, doch schon lange in Barmen ansässig, mit Walter Kreuzer in Barmen — der I. Preis, dem Entwurf „Bekrönte Hügel, offene Täler“ — Verfasser Architekt Emil Maul, Assistent am Seminar für Städtebau an der Technischen Hochschule zu Berlin in Charlottenburg — der II. Preis und dem Entwurf „Wohlfahrt“ — Verfasser Ingenieur Johann Theodor Jäger, Obergeometer Franz Miklaucic und Ingenieur Ernst Schüller, die dem Stadtbauamte in Wien angehören sollen — der III. Preis zugesprochen worden. Dem Preisgericht haben außer drei Vertretern der Stadt Reichenberg, Stadtrat Ferdinand Felgenhauer, Stadtverordneter und behördlich autorisierter Geometer Theodor Stradal und Baudirektor a. D. Adolf Kaulfers (Ingenieur), der Geheime Hofbaurat Professor Felix Genzmer aus Berlin und der Stadtbaudirektor Ingenieur Heinrich Goldemund aus Wien angehört.

In Fachkreisen ist es sehr aufgefallen, daß der Entwurf „Jeschkenstadt“ des Reichenberger Architekten Oskar Rößler, der schon früher einen reizvollen Bebauungsplan für ein dem Grafen Clam-Gallas gehöriges Teilgebiet aufgestellt hatte, keinerlei Berücksichtigung gefunden hat, obwohl er fast der einzige von Bedeutung war, der sich anderen, auch preisgekrönten gegenüber, die so ziemlich die halbe Altstadt niederlegen wollen, bescheiden in den Grenzen der Ausführbarkeit gehalten und der Örtlichkeit sachgemäß angepaßt hat.

Das an der Universität in London bestellte Amt zur Ausdehnung des Universitätsunterrichtes wird unter dem Schutze des Earl of Lytton und zahlreicher hervorragender Persönlichkeiten am 2. bis 16. August in der Gartenvorstadt Hampstead einen STÄDTEBAUKURSUS veranstalten. Zu diesem Zwecke ist ein Ausschuß gebildet worden, der den bekannten Schöpfer von Hampstead und Letchworth, Architekt Raymond Unwin,

zum Vorsitzenden hat, und an dem außer der Universität selbst alle Vereine und Gesellschaften vertreten sind, die zur Förderung des Städtebaus, des Wohnungswesens, der Gartenstadtbewegung besonders gegründet oder, wie die großen Vereinigungen der Architekten und Baubeamten, werktätige Beihilfe leisten. Herrn Unwin stehen für den Unterricht zahlreiche Fachgenossen aus den verschiedenen Arbeitsgebieten zur Seite.

DER IV. INTERNATIONALE KONGRESS FÜR WOHNUNGSHYGIENE findet vom 31. August bis 7. September d. J. in Antwerpen statt. Daran schließt sich der X. Internationale Wohnungskongreß am 8. September im Haag.

Anmeldungen (die Karte zur persönlichen Teilnahme kostet 10 Mk., für einen Familienangehörigen 8 Mk.) sind zu senden an den Kassierer des Kongresses, Herrn Notar A. Cols, Wilhelm-Tell-Straße 3, Antwerpen.

Das „Seminar für Städtebau" an der Technischen Hochschule Dresden, das im vergangenen Herbst in Dresden mit großem Erfolge einen von nahezu 200 Teilnehmern aus Deutschland, Österreich und der Schweiz besuchten 14tägigen Lehrgang für Techniker und Verwaltungsbeamte über „FRAGEN DES NEUZEITLICHEN STÄDTEBAUES" veranstaltet hat, wird auf der diesjährigen Baufachausstellung zu Leipzig in der Zeit vom 29. September bis zum 4. Oktober einen weiteren Lehrgang abhalten. Hierbei sollen folgende Vorträge stattfinden:

1. Übergangserscheinungen im Städtebau und die Notwendigkeit ihrer rechtzeitigen baugesetzlichen Berücksichtigung. Vorschläge zu ihrer Durchführung. Anpassung der Bauordnung an die wirtschaftlichen Bedürfnisse und Forderungen der Gegenwart. (Kurt Diestel.)
2. Ausgeführte Bebauungspläne und Beispiele aus dem „Seminar für Städtebau". (Ewald Genzmer.)
3. Der Straßenverkehr und die Verkehrsordnungen. Die Zukunft der Großstädte. (Cornelius Gurlitt.)
4. Das Straßenbild. (Emil Hoegg.)
5. Einfluß der zentralen Kraftversorgung auf den Städtebau. (Wilhelm Kuebler.)
6. Der neuzeitliche Personenverkehr und die bauliche Herstellung seiner Bahnen. (Georg Lucas.)
7. Das städtische Wirtschaftsgebiet und die Frage seiner verwaltungsrechtlichen Zusammenfassung. (Friedrich Schäfer.)
8. Stadtverkehr und Verkehrsbeziehung zwischen Stadt und Land. (Robert Wuttke.)

Die in den Vorträgen benutzten Beispiele werden möglichst dem reichhaltigen Material der Leipziger Baufachausstellung entnommen werden.

Die Teilnehmerkarte, die zugleich zum freien Besuch der Leipziger Baufachausstellung berechtigt, kostet 25 Mk.

Anmeldungen beim „Seminar für Städtebau" (Technische Hochschule Dresden) längstens bis zum 15. September.

EIN STÄDTEBAUKURSUS FÜR EINE BESCHRÄNKTE ZAHL VON BAU- UND VERWALTUNGSBEAMTEN wird vom 2. bis 18. Oktober d. J. wieder an der Technischen Hochschule zu Berlin unter Leitung des Geheimen Baurats Professor Goecke im Auftrage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten stattfinden. Mit dem Kursus soll ein Besuch der Baufachausstellung in Leipzig verbunden werden.

WOHNUNGSFÜRSORGE. Die Zentralstelle für Wohnungsfürsorge im Königreich Sachsen, die auf der Internationalen Baufachausstellung in Leipzig in dem Hause des Landesverein Sächsischer Heimatschutz einen besonders großen Raum für ihre Ausstellung zur Verfügung erhalten hat, veranstaltet in der Zeit vom 6. bis 9. Oktober d. J. in dem großen Kongreßsaal der Internationalen Baufachausstellung einen Kursus über die Wohnungsfrage, in dem nicht nur ein vollkommen orientierender Überblick über die Wohnungsfrage in Sachsen gegeben wird, sondern in dem auch die Wohnungsfürsorgebestrebungen in dem übrigen Deutschland und in Österreich behandelt werden sollen.

Aus dem Programm des Kursus seien die Vorträge mitgeteilt:

des Ministerialdirektors Geh. Rat Dr. Rumpelt in Dresden: „Die Wohnungsfrage im Königreich Sachsen"; des Geh. Baurats Schmidt in Dresden: „Städtische und ländliche Kleinwohnungen" mit Lichtbildern; des Geh. Hofrats Professor Dr. Cornelius Gurlitt in Dresden: „Bebauungspläne und Kleinwohnungen" mit Lichtbildern; des Geh. Hofrats Professor Dr. Wuttke in Blasewitz: „Wohnungswesen und Wirtschaftspolitik"; des Landesversicherungsrats Hansen in Kiel: „Die Wohnungsfürsorgebestrebungen in Nord- und Ostdeutschland"; des Privatdozenten Dr. Pribram in Wien, Generalsekretär der Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich: „Die Wohnungsfürsorgebestrebungen in Österreich"; des Professors Dr. med. Kraft Weißer Hirsch bei Dresden: „Wohnungsaufsicht und Wohnungspflege" mit Lichtbildern; des Dr.-Ing. Kruschwitz in Dresden, Generalsekretär der Zentralstelle für Wohnungsfürsorge im Königreich Sachsen: „Gemeinnütziger Kleinwohnungsbau in Sachsen"; des Dr. Busching in München, Generalsekretär des Bayerischen Landesvereins zur Förderung des Wohnungswesens: „Die Wohnungsfürsorgebestrebungen in Süddeutschland"; des Dr. Lindecke in Düsseldorf, Generalsekretär des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen: „Die Wohnungsfürsorgebestrebungen in Westdeutschland".

Meldungen bei der Geschäftsstelle Dresden-A., Schießgasse 24, I (Fernruf 244).

DER ZWECKVERBAND „GROSS-BERLIN" hat den aus dem Ingenieurfache hervorgegangenen Stadtbaurat Beuster in Königsberg i. Pr. zum Städtebautechniker gewählt. Wenn auch die Besetzung des Postens mehr eine Personen- als eine Standesfrage ist, so steht doch bei der Neigung, unsere von Verwaltungsbeamten geleiteten Ämter an „Vorgängen" festzuhalten, zu befürchten, daß der Posten auf lange Zeit für die Architekten verloren ist — und das wäre nach all den Anstrengungen, die gerade die Architekten für eine gedeihliche Entwicklung Berlins im städtebaulichen Sinne gemacht haben, der schwärzeste Undank!

Der Stadtrat von Baden-Baden hat Grundsätze zur Bildung einer BAUBERATUNGSSTELLE aufgestellt. Die Stelle wird beim Städtischen Hochbauamt eingerichtet; ihre Tätigkeit ist unentgeltlich. Die Aufgabe ist, an Baulustige vor und anläßlich der Prüfung von Bauplänen im baupolizeilichen Verfahren Rat zu erteilen und Baugesuche auf Wunsch der Baupolizeibehörde zu begutachten. Die beratende Tätigkeit soll sich hauptsächlich auf Grundriß und Aufriß erstrecken; ihr Ziel ist, das Bauvorhaben mit den Anforderungen der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Schönheit in Einklang zu bringen. Zur Unterstützung wird ein Ausschuß von vier Mitgliedern gebildet, welche aus der Zahl der ansässigen Architekten vom Stadtrat im Benehmen mit der Baupolizei ernannt werden.

FÜHRUNGEN AUF DER INTERNATIONALEN BAUFACHAUSSTELLUNG LEIPZIG 1913. Als normale Dauer ist im allgemeinen die Zeit von einer halben Stunde bis eine Stunde in Aussicht genommen, je nachdem sich das Publikum vorwiegend aus Laien oder Fachleuten zusammensetzt. Die Führungen fallen hauptsächlich in die Zeit von 10 bis 12 Uhr vormittags und 4 bis 6 Uhr nachmittags, und zwar für Fachleute in die Vormittagsstunden und für Laien in die Nachmittagsstunden. Die Führungen erstrecken sich hauptsächlich auf drei Gruppen des Ausstellungsgebietes, nämlich 1. das Ingenieurbauwesen, 2. den Hochbau und 3. den Städtebau und das Siedelungswesen. Zur Orientierung derjenigen Besucher der Wissenschaftlichen Abteilung, die an obigen Führungen nicht teilnehmen können, ist eine Bezeichnung des zweckmäßigsten Weges durch die genannten Gruppen mittels farbiger Nummern angebracht, und zwar sind für Ingenieurbauwesen rote, für Hochbau blaue und für Städtebau grüne Nummern gewählt. Ferner wird am Eingang in die Wissenschaftliche Abteilung auf dem rechts stehenden Tisch ein Grundrißplan mit aufgestellten Wänden ausgelegt, in welchem die einzelnen Bauwerksgruppen eingetragen sind.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

10. Jahrgang 1913 9. Heft




** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **





# DIE ÖFFENTLICHEN PARKANLAGEN IN BOSTON UND PHILADELPHIA.

Von Regierungsbaumeister ERWIN NEUMANN, Charlottenburg.

Von den unermeßlichen Reichtümern, die das amerikanische Festland seinen Bewohnern bietet, sind die für die wirtschaftliche Verarbeitung wertvollen Güter, wie Kohle, Erz, Erdöl und die Bodenfrüchte so stark vertrustet, daß der Gewinn daran nur einzelnen Gruppen, aber nicht der Allgemeinheit zugute kommt. Nur der Grund und Boden und das Wasser sind wohl die Schätze, über die sich die Allgemeinheit noch etwas Mitbestimmungsrecht gesichert hat. Das kommt zum Ausdruck in den nach europäischen Begriffen fast verschwenderisch angelegten Park- und Grünflächen, die sich um und durch die Städte ziehen, vielfach verbunden mit den Einrichtungen für eine ausreichende Wasserversorgung, die wir ebenso in den höchstbevölkerten Städten wie in den kleinen Gemeinden antreffen.

Die amerikanischen Großstädte verfügen heutigentags über Grünflächen in solcher Ausdehnung und in so vorzüglicher Weise angelegt, daß man ihrem Schöpfer die höchste Anerkennung zollen muß. Die Ursachen für die Entstehung dieser Parks sind verschiedene. Zuerst sind es wohl nur Schutzflächen gewesen, die die offenen Behälter der Wasserversorgungsanlagen umschlossen haben. Die Bevölkerung hat dann bei der Vorliebe des Amerikaners für Sport und Spiel im Freien diese Plätze so stark in Anspruch genommen, daß eines Tages ihre Vergrößerung und Vermehrung an allen Orten zwingende Notwendigkeit geworden ist. Da der Amerikaner die allgemeine Wehrpflicht nicht kennt, die bei uns doch einem großen Teil der männlichen Jugend besondere körperliche Befähigung verleiht, so sucht er seine Nerven und Muskeln im Sport zu stählen. Die Parkanlagen stehen daher überall mit großen Spielflächen in Verbindung. Der Amerikaner nimmt sich auch die Zeit dazu, sich darauf zu tummeln. Am Sonnabend schließen alle Geschäfte um 12 Uhr. Die Feiertage sind voll der Erholung gewidmet. Die in England beängstigende Stille am Sonntag findet man in Amerika nicht. Außerdem ist es gang und gäbe, an besonderen Tagen zu sportlichen Veranstaltungen die Arbeit zu unterbrechen. So habe ich vergeblich am 18. Mai bei der Schnellverkehrsgesellschaft in New York versucht, einen Beamten zu sprechen; alle, vom Chef bis zum jüngsten Laufburschen, hatten sich an diesem Tage, allgemein Picknicktag genannt, zum gemeinsamen Spiel vereinigt.

Besondere Anregungen und Richtlinien für die weitere Ausgestaltung der Parkflächen hat der Übergang vom Pferdesport zum Automobilsport mit sich gebracht. Haben früher schon einige Kilometer Parkwege genügt, um für Reiter und

Wagen einen ausreichenden Tummelplatz zu schaffen, so verlangt das Automobil ganz andere Weglängen, wenn es zu sportlicher Betätigung oder zu Erholungsfahrten benutzt wird. Die Zahl der Automobile in den amerikanischen Städten ist überraschend groß. Es gehört auch zum guten Ton, ein Automobil zu besitzen. Die Wagen sind auch erheblich billiger in der Beschaffung wie im Betriebe. Es ist daher verständlich, wenn sich in den letzten Jahren in der Betätigung der amerikanischen Parkverwaltungen wesentliche Änderungen vollzogen haben. Sie sind plötzlich vor die Aufgabe gestellt worden, neue Ausfallstraßen zu schaffen, damit die Kraftfahrzeuge aus der Stadt herauskommen können und sich nicht an wichtigen Verkehrsknotenpunkten zusammendrängen. Außerdem müssen die Straßen außerhalb solche Längen erhalten, daß es sich lohnt, sie zu befahren, sie müssen auch, wenn man auf ihnen Erfrischung und Erholung finden soll, abwechslungsreiche Bilder und Ausblicke gewähren. Zum dritten erfordert die Straßenbefestigung besondere Ausgestaltung, da erfahrungsgemäß die Automobile einen stärkeren Angriff ausüben, als leichte Gefährte, vor allem verlangt man Staubfreiheit der Straßen, damit nicht der Automobilsport eine unverantwortliche Belästigung der übrigen Bevölkerung mit sich bringt.

Die Entwicklung der Parkverhältnisse in den amerikanischen Städten New York, Chicago, Washington und Boston sind vor einigen Jahren (der Städtebau 1905 und 1910) näher beschrieben worden. Der Ausbau der Straßen und Verbindungswege ist nach den damals festgesetzten Richtlinien im Verlauf der letzten Jahre weiter fortgesetzt worden. Besonders ist auch die Anpassung an den Automobilsport — Teerung und Asphaltierung der Decken — durchgeführt worden. In den Städten New York, Chicago und Washington sind aber keine so einschneidenden Veränderungen festzustellen, daß es angebracht wäre, darüber noch einmal neu zu berichten. Dagegen hat Boston, das ja für alle anderen amerikanischen Städte vorbildlich geworden ist, seine Anlagen in den letzten Jahren in hervorragender Weise weiter ausgebaut, und Philadelphia ist auf dem Wege dazu, so daß es sich verlohnt, über diese beiden Städte einiges vorzubringen, weil man manche Anregungen aus ihrem Vorgehen gewinnen kann.

I. Boston in landschaftlich reizvoller Gegend ist auf seiner Landseite von einem Kranz freundlicher Vororte umgeben. Die Stadtgemeinde und die Nachbarschaft haben die Erhaltung schöner Plätze als Erholungsorte für die Bevölkerung schon früh ins Auge gefaßt, wobei jedes Gemeinwesen nach eigenen Grundsätzen verfahren ist. Das hat sich so lange bewährt, bis das Anwachsen der Stadt und ihrer Vororte es hat erwünscht erscheinen lassen, etwas System und Ordnung in das Parkwesen zu bringen, besonders schöne Plätze vor der Bebauung oder Verschandelung zu bewahren, und durch einheitliches Vorgehen die Grünflächen so zu vereinigen und in Verbindung miteinander zu bringen, daß es sich als etwas Ganzes und Abgerundetes darstellt. Hierzu ist im Jahre 1892 ein Parkzweckverband, dem 39 Gemeindeverbände angehören, geschaffen worden, mit der Aufgabe, ein großes Parksystem vorzubereiten, und mit den ihm alljährlich vom Staate bewilligten Mitteln durchzuführen.

Dieser Verband hat zahlreiche Parks vorgefunden, so den Public Garden und Franklin-Park in der Stadt Boston, der letztgenannte eine Schöpfung des genialen Olmsted, des Vaters, dem auch der Zentralpark in New York und der wunderbare Prospect-Park in Brooklyn ihre Entstehung und Ausgestaltung verdanken.

Der Zweckverband hat, wie aus seinem Geschäftsbericht für das Jahr 1911 zu sehen ist, in den 20 Jahren seines Bestehens von 1892 bis 1912 folgende Ziele verfolgt: Es werden nur solche Landstrecken erworben und weiter ausgebaut, die landschaftlich hervorragend und als Erholungsplätze für die Bevölkerung des ganzen Bezirks anzusehen sind. Diese Flächen werden dann mit den dichtbevölkerten Stadtteilen durch besondere Parkwege in gerade Verbindung gebracht und untereinander durch Parkwege zusammengeschlossen. Die Wege sind den Verkehrsbedürfnissen unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen der Kraftfahrzeuge anzupassen. Nach diesen Grundsätzen sind schöne Waldgebiete, Seen, Teiche, Fluß- und Bachläufe in erster Linie angekauft worden. Außerdem hat man große Küstenstriche am Atlantischen Ozean erworben und freigelegt, um der städtischen Bevölkerung für alle Zeit den Zugang zum Meere zu erhalten. Der Verband hat sein Augenmerk dann auf solche Küstengewässer gelenkt, die im Gebiet der Ebbe und Flut liegen, weil hier infolge der Gezeiten der Abflußvorgang behindert wird, so daß die Flußufer versumpfen und gesundheitschädigend werden. Solche Gewässer sind dann, wie das an einem besonders bemerkenswerten Beispiel später beschrieben werden soll, kurz vor ihrer Mündung in das Meer abgedämmt und auf einen so hohen Wasserspiegel angestaut worden, daß alle Sümpfe unter Wasser gekommen sind. Damit ist eine Förderung in gesundheitlicher Hinsicht erreicht und sind dann durch Vertiefung der Wasserfläche anmutige Ruderplätze für den Sommer geschaffen, die im Winter auch zu Schlittschuhbahnen freigegeben werden.

In der Karte von der Umgebung Bostons — Tafel 48 — stellen die schraffierten Flächen die zu dem Zweckverband gehörenden Parke und Parkstraßen dar. Die ersten Erwerbungen haben sich auf die Waldungen Blue Hills (1), Middlesex Fells (2) und Stony Brook (3) und andere Flächen größeren und kleineren Umfanges mit zusammen 9000 Acres = 3600 ha Fläche erstreckt. Es stellen diese Flächen zusammen mit den schon vorhandenen Parks der Stadt Boston und der Stadt Lynn (2000 Acres = 800 ha) ein so umfangreiches Gebiet dar, daß man mit großen Mitteln an die Arbeit hat herantreten müssen, wenn etwas ordentliches daraus werden sollte. Große Summen sind alljährlich dem Verbande zur Verfügung gestellt worden. In einzelnen Jahren haben die bewilligten Beträge eine Million Dollar und mehr ausgemacht. Im ganzen sind bis zum Jahre 1911 folgende Mittel aufgewendet:

| | | | |
|---|---|---|---|
| I. | Metropolitan-Parks-Anleihe . . . . | 38,5 | Mill. Mk. |
| II. | Zweite Serie von 1894—1908 . . . . | 21,7 | „ „ |
| III. | Für die Erwerbung des Nantasket Strandes . . . . . . . . . . | 2,96 | „ „ |
| IV. | Für das Becken des Charles River . | 18,5 | „ „ |
| | insgesamt | 81,66 | Mill. Mk. |

Mit den reichen und für deutsche Begriffe geradezu erstaunlich hohen Mitteln ist man an den Ausbau des Parkwesens gegangen. Vor allen Dingen hat man alle nur möglichen Landflächen erworben, solange der Preis noch niedrig gewesen ist, um sie der Bebauung zu entziehen. Ihre parkförmige Umgestaltung ist vielfach erst späterer Zeit vorbehalten worden. Im ganzen sind z. B. allein an Uferland am Charles River 30 km angekauft worden.

Die Lasten werden von den einzelnen Gemeindeverbänden aufgebracht in der Weise, daß in bestimmten Zeitabschnitten ein Verteilungsmaßstab aufgestellt wird, der sich nach den Vorteilen und Anteilen, den die einzelnen Gemeinden an den Unternehmungen des letzten Zeitabschnittes gehabt haben, richtet. Die Verteilung wird von drei Beamten vorgenommen, die von dem obersten Gerichtshof zu diesem Zwecke bestellt werden und in keiner der beteiligten Gemeindeverbände wohnen dürfen. Mit Rücksicht auf die ähnlichen Aufgaben des Zweckverbandes Groß Berlin sollen einige Einzelheiten aus der Abschätzung des Jahres 1910 wiedergegeben werden.

Es wird unterschieden zwischen Parkanlagen und Parkwegen. Außerdem werden die umfangreichen Regelungsunternehmungen von Flüssen und Seeufern besonders aufgeführt und verteilt.

Parkanlagen.

1. 60% der veranschlagten Kosten sollen von allen Gemeindeverbänden zusammen aufgebracht werden. Die Verteilung erfolgt nach der letzten Steuerabschätzung des gemeinen Wertes aller in den einzelnen Verbänden vorhandenen Liegenschaften.
2. Weitere 25% werden in gleicher Weise wie unter 1. verteilt. Acht besonders aufgeführte Gemeinden scheiden aber aus der Beitragspflicht aus, weil sie nur schwach bevölkert und nicht genügend steuerkräftig sind.
3. Der Rest von 15% wird nach der Bevölkerungszahl verteilt, wobei wieder die unter 2. genannten acht Gemeinden nicht herangezogen werden.

Parkwege.

Ein Hälfte trägt der Staat, dem ein Teil seiner Wegeunterhaltungspflicht durch den Parkverband abgenommen worden ist. Von der verbleibenden Hälfte wird ein Viertel nach dem Verhältnis der Straßenlängen umgelegt, die sich in dem Gebiete der einzelnen Gemeinden befinden. Die anderen Dreiviertel werden wiederum wie bei den Parkanlagen nach dem gemeinen Werte der in den einzelnen Verbänden vorhandenen Liegenschaften verteilt.

Bei dieser Rechnungsweise ergibt es sich, daß ungefähr 60% aller Kosten immer von der Stadt Boston getragen werden müssen.

Bei den großen Unternehmungen werden die Kosten meistens nur von den Verbänden übernommen, die unmittelbare Vorteile davon haben.

Die Festsetzungen des Dreimännerausschusses werden in einer öffentlichen Versammlung besprochen und beschlossen. Zu dieser Versammlurg entsenden Boston und zwei andere Gemeinden zwei Vertreter, alle anderen Gemeinden nur einen Vertreter.

Die Anregung zu neuen Erwerbungen und Unternehmungen geht vom Staate, dem Verbande selbst, den beteiligten Gemeinden oder auch von Einzelpersonen aus, die etwa ihren Besitz dem Verbande zum Kauf empfehlen. Die Vorarbeiten leistet der Verband, der über die erforderlichen Arbeitskräfte an Ingenieuren und Architekten verfügt. Er unterbreitet die Anträge mit einem Gutachten den gesetzgebenden Körperschaften, die darüber entscheiden.

Aus dem Bericht kann man auch an einer Stelle entnehmen, mit welchen Grunderwerbskosten der Parkverband zu rechnen hat. Das Beispiel betrifft einen Baublock in der inneren Stadt Boston, dessen Ankauf zur Ausgestaltung als Grünfläche dem Verbande empfohlen worden ist. Das Gelände stellt eine Erhebung von 30 m über die Umgebung dar und ist zum Teil noch bewachsen. Der Hügel trägt auf seiner Spitze ein Ausgleichsbecken der Bostoner Wasserversorgung, der Fuß der Erhebung ist allseitig bebaut, neben Privatwohnhäusern sind zwei Krankenhäuser von Kirchengemeinden und ein Schulhaus aufgeführt.

Im ganzen nimmt die Fläche 9342,77 Quadratfuß = 86000 qm ein und ist mit 23 Gebäuden belegt. Der Preis des Grund und Bodens allein ist mit 305000 = rund 1300000 Mk. veranschlagt. Das gibt für den Quadratmeter = 15 Mk. Zweifellos ein sehr geringer Preis für ein bebautes im Stadtinnern belegenes Grundstück.

Wie am Charles River, so hat man auch die früher unansehnlichen Uferflächen des Mystic-Flusses (4) im Norden erworben und zu Parkwegen ausgestaltet. Durch die Regelung und Senkung des Wasserspiegels hat man außerdem beträchtliche Flächen in seiner Umgebung aus Moorboden in Gemüseland umgewandelt. In gleicher Weise sind auch die Ufer des Neponset-Flusses (5) im Süden für die Anlage von Parkwegen benutzt worden. Am Atlantischen Ozean hat man zuerst den Küstenstrich Revere Beach (6) als Freibad ausgestaltet. Die günstigen Erfahrungen, die man mit dieser Anlage gemacht hat, haben dazu geführt, die nördlich anschließenden Küstenstriche Lynnshore (7) Reservation und die südlichen Wintrop (8) und Quincy (9) mit in das Bereich der Parkverwaltung einzuziehen. Es sind dies 12,7 Meilen = 20,5 km Uferlinie. Sie sind mit Fahrwegen und Anlagen versehen, und dort, wo durch den Wellenangriff ein Abbrechen der Küste eingetreten ist, hat man Uferschutzbauten aus Beton errichtet.

Für die nächste Zukunft hat man in Aussicht genommen, die Umgebung des Saugus-Flusses (10) im Norden und des Weymouth-Flusses (11) im Süden anzukaufen. Als wichtigste Aufgabe betrachtet man aber, das Land für eine Verbindung Sommerville—Cambridge—Boulevard (12), die die südlichen Parkteile mit den nördlichen vereinigen würde, zu erwerben und freizulegen, ehe es mit hohen Gebäuden bebaut wird. Denn die Stadt Boston wird nach der Regelung des Charles Rivers (13) vielleicht die Neigung zeigen, sich nach Cambridge auszudehnen, das gegenwärtig noch Villenstadt ist. Ebenso ist eine Verbindung der Columbia Road mit den südlichen Parkteilen an der Neponsetbrücke (14) geplant. Die auf dem Plan voll schwarz angelegten Flächen bezeichnen die Erwerbungen, die nötig sind, um einen Parkweg von Watertown durch Newton und Brookline zu dem schon vorhandenen West-Roxbury-Park (15) zu schaffen. Im Norden ist noch ein Parkweg in Aussicht genommen, Alife Brook Parkway, der vom Fresh Pond-Reservation nach dem Mystic-Fluß führen soll und somit die westliche Ringlinie von den Blauen Bergen (Blue Hills Reservation) nach dem Middelsex Fells Reservation schließen würde. Damit ist ein Überblick in großen Umrissen gegeben, was der Zweckverband in 20 Jahren geschaffen, und welche Ziele er sich für die nächste Zeit gesteckt hat. Sein Vorgehen ist entschlossen und weitschauend gewesen und die aufgewendeten Mittel haben ohne Zweifel für die Bevölkerung Bostons den gewünschten Erfolg gehabt.

Der in dem Bebauungsplan des Entwurfs von Groß-Berlin Eberstadt, Möhring und Petersen aufgestellte Grundsatz, die Grünflächen bis in die Stadtmitte hineinzuführen

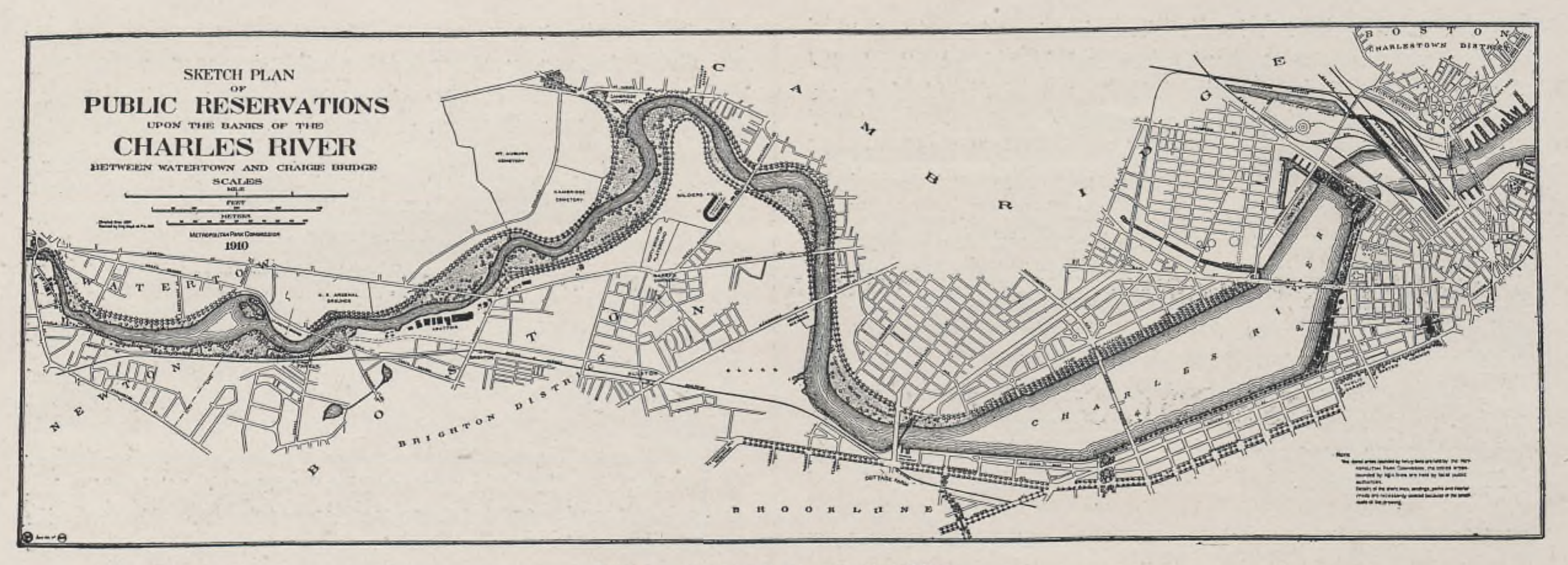



Abb. 1. Regelung des Charles River.

und sie nach außenhin ausstrahlen zu lassen, ist in Boston, wie man aus dem Plan Tafel 48 ersehen kann, unter Benutzung der vorhandenen Geländebeschaffenheit erfolgreich durchgeführt. Hinzu treten noch Ringlinien, die die Aufgabe haben, die in allen Himmelsrichtungen liegenden ausgedehnten Waldungen untereinander in Verbindung zu bringen, damit man nicht genötigt ist, um von einem zum anderen zu gelangen, den Weg durch die Stadt selbst zu nehmen und damit der Automobilsport fern von der Stadt gehalten wird. Zur richtigen Würdigung der Tätigkeit des Parkverbandes sollen einige seiner Unternehmungen der letzten Jahre an Hand von Zeichnungen und Abbildungen, die den Berichten der Parkkommission entnommen sind, und auf Grund eigener Anschauung näher beschrieben werden.

Regelung der Charles River.

Das bedeutende Bauwerk, das die äußere Erscheinung Bostons wesentlich verändert hat, ist die Regelung des Charles River und die Umgestaltung seiner Ufer zu Parkanlagen und Promenaden gewesen. Wie mir der Gartenarchitekt Olmsted, Sohn des schon früher genannten Schöpfers der New Yorker Parkanlagen, in dessen Hände jetzt die künstlerische Gestaltung des Parkwesens gelegt ist, erklärte, hat man sich bei dieser Anlage das Alsterbecken in Hamburg zum Vorbild genommen. Der Charles River ist früher der Ebbe und Flut unterworfen gewesen. Die Belästigungen aus dem Wechsel des Wasserstandes, die in Ablagerungen und Ausdünstungen auf den bei Ebbe trockenlaufenden Flächen in Erscheinung getreten sind, sind dauernd Gegenstand lebhafter Klagen gewesen. Sie haben auch die gesunde Entwicklung des ganzen Gebietes aufgehalten. Darum hat man zu dem einschneidenden Mittel gegriffen, den Fluß kurz vor seiner Mündung in das Meer durch einen Damm abzuschließen, und auf einen unveränderlichen Wasserspiegel zu halten. Das gesamte Unternehmen ist aus dem Textbilde 1 zu ersehen.

Der Damm, zum Abschluß gegen das Meer, ist als Erddamm von 1526 Fuß = 465 m Länge errichtet worden, der Wasserabfluß erfolgt durch ein Wehr, die Schiffahrt wird durch eine Schleuse geführt. Der Damm stellt zugleich eine Verbindung zwischen Boston und dem gegenüberliegenden Vorort Charlestown her, dessen Meeresufer als Kais und Ausladeplätze ausgebaut sind. Es herrscht daher auf diesem Damm ein lebhafter Verkehr, bestehend in Lastwagen und Straßenbahnwagen. Die Dammkrone trägt nun in verschiedener Höhe zwei Straßen, die untere für den Lastenverkehr und einige Bahnlinien, die auf Eisenbetongewölben geführte obere nur für Straßenbahnlinien. Diese Anordnung ist begründet in der Störung, die der Verkehr bei jeder Durchfahrt eines Schiffes durch die Schleuse erleidet. Denn beide Straßen sind mit Klappbrücken über die Schleuse geführt. Die untere Straße muß wegen ihrer niedrigen Lage bei jeder Schleusung gesperrt werden, die obere nur, wenn Schiffe mit hohen Aufbauten oder Masten die Durchfahrt benutzen. Darum hat man dem Lastenverkehr, der eher einen Aufenthalt vertragen kann, die untere Straße, den wichtigen Straßenbahnlinien dagegen die obere angewiesen. Die Abb. a, Tafel 49 läßt diese Anordnung wohl zur Genüge erkennen.

Durch den Damm ist nun die untere Strecke des Charles River zu einem Becken umgestaltet, das in seinem Umfang ungefähr die früher bei Hochwasser bedeckte Wasserfläche einnimmt. Seine Größe beträgt 320 ha, von denen 70 ha früher bei Ebbe trocken gelaufen und versumpft gewesen sind. Durch Anlage von Ufermauern sind 14 ha Land gewonnen und 18 Meilen = 29 km Uferlinie in einen guten Zustand versetzt worden. Um das Becken läuft ein breiter Promenadenweg mit Gartenanlagen. An mehreren Stellen sind Anlegeplätze für Boote geschaffen, Bootshäuser sind errichtet, andere Plätze für ähnliche Gebäude, für Musikhäuschen und Erfrischungsräume sind vorgesehen. Die Ufer oberhalb der seeartigen Erweiterung sind geregelt worden und das Bett vertieft, so daß der Fluß mit seinen grünen Ufern ähnlich wie die Themse in London ein besuchter Platz für den Rudersport geworden ist. Neben den Ufern führen Automobilstraßen hin, über den Fluß setzen Brücken, deren Erscheinung mit seltenem Geschick der Landschaft angepaßt sind.

Im Süden des Flußbeckens liegt die Geschäftsstadt Boston, die allerdings nicht ganz bis an die Flußufer heranreicht, denn die Uferfront ist bereits mit Wohnhäusern eingefaßt. Im Norden breitet sich die Vorstadt Cambridge aus, die ganz Wohnstadt ist.

Über das Becken führen zwei Brücken, erstens die

Cambridge-Brücke. Sie hat drei Fahrdämme. Der mittlere dient der neuerbauten Schnellbahn Parkstation (Stadtmitte) —Cambridge. Diese Bahn ist in den Stadtbezirken als Untergrundbahn geführt. Sie tritt aber am Charles River an die Straßenoberfläche und wird auf den Brückenrampen und der Brücke als Hochbahn geführt. Die beiden anderen Fahrdämme dienen dem Fußgänger-, Wagen- und Straßenbahnverkehr. Den Brückenanschluß auf der Seite der Stadt Boston zeigt die Abb. b, Tafel 49. (Aufgenommen von Punkt a des Textbildes 1.) Den Blick von der Brücke auf die südliche Uferpromenade gibt die Abb. c wieder. Die zweite weiter westlich gelegene Brücke für Wagen, Straßenbahn und Fußgänger ist die Havard-Brücke. Abb. d ist das Bild der südlichen Uferpromenade von dieser Brücke aus. Der Charles River schlängelt sich im gewundenen Lauf durch die Vorstädte von Boston, zahlreiche Brücken stellen die Verbindung unter den einzelnen Ortschaften her. Man ist bemüht, die Ufer möglichst als Park oder Gartengelände zu erhalten (vgl. Abb. e), und die Brückenbauwerke in die Landschaft einzufügen (Abb. f). Die gesamte Anlage hat rund 18000000 Mk. gekostet.

Middlesex Fells-Reservation.

Von dem großen Waldbezirke hat der Parkverband in den letzten Jahren die Middlesex Fells-Reservation mit seiner besonderen Fürsorge bedacht. Der Sonderplan Tafel 50 stellt die Waldfläche in ihrem ganzen Umfange dar. Das Gebiet weist Erhebungen bis zu 100 m auf.

In der Mitte des Forstes liegt ein ausgedehnter See, der als Wasserbehälter benutzt wird. Um seine Leistungsfähigkeit zu erhöhen, hat es sich als zweckmäßig herausgestellt, den Wasserspiegel um einige Fuß höher zu legen. Diese Maßnahme hätte aber eine eigentliche Schädigung des Baum- und Pflanzenbestandes und eine Vernichtung des Landschaftsbildes zur Folge haben können. Darum hat man erst ein Gutachten bei den Gebr. Olmsted, den künstlerischen Beratern des Verbandes, eingefordert. Nachdem sie nachgewiesen haben, daß die beabsichtigte Maßnahme keine Zerstörung des Landschaftsbildes, sondern vielleicht sogar eine Verschönung herbeiführen wird, hat man die Anstauung des Sees vorgenommen.

Zur Steigerung des Besuches hat der Parkverband Wege- und Fußpfade angelegt, wie sie auf dem Plane zu erkennen sind, Erholungs- und Unterkunftshütten, Aussichtstürme und Bedürfnisanstalten erbaut.

Das beste Mittel zur Hebung des Besuches ist zweifellos die Verkehrsverbindung. Sie erfolgt auch hier in beachtenswerter Weise. Die Hauptzubringerlinie ist die Bostoner Straßenbahn. Sie hat eine Linie im Betrieb, die vom Sullivan Square als Flachbahn bis in den Park führt. Der Sullivan Square ist einer jener Umsteigebahnhöfe in Boston, von denen gelegentlich der Tunnelpläne der Großen Berliner Straßenbahn gesprochen ist.

Auf ihnen findet ein Übergang von der Hochbahn auf die Straßenbahn statt, derart, daß die Straßenbahnwagen an derselben Bahnsteigplattform halten, auf der die Hochbahnzüge eintreffen. Es ist demnach möglich, bei Benutzung dieser Verkehrseinrichtungen von jedem Punkt in der Stadt für 5 Cents — eine Fahrpreisnachzahlung findet nicht statt, weil das Umsteigen stets innerhalb der Sperren erfolgt — bis zum Middlesex Fells-Reservation zu gelangen.

In dem Parkgelände wird die Bahn auf eigenem Bahnkörper hinter Waldungen versteckt geführt, dort wo sie Wege schneidet, wird sie auf Brücken darüber hinweggeleitet. An einer Stelle, wo sich ein schöner Ausblick bietet, hat man die Bahn über eine Lichtung geführt und auf einem leicht gehaltenen Eisenbeton-Viadukt verlegt (Abb. g, Tafel 51). Die Wege sind vorläufig noch mit leichter Deckung versehen und werden jetzt schrittweise für den Automobilverkehr mit bituminöser Befestigung ausgebaut werden. Nur die Hauptwege im Zuge der Einfallstraßen sind heute schon staubfrei gedeckt worden. Ein Blick auf eine der Hauptzuführungsstraßen aus dem Tale des Mysticflusses von Westen kommend zeigt die Abb. h.

In ganz ähnlicher Weise sind auch die übrigen Waldgebiete hergerichtet worden. Zum Schutze der Bevölkerung und Aufrechterhaltung der Ordnung sind Polizeistationen verteilt. Die Unterhaltung, Pflege und Ausschmückung der Wälder erfolgt von Verwaltungsgebäuden aus, die inmitten des Parkes unauffällig angelegt sind.

Zur Beseitigung der Papier- und Müllreste ist eine Verbrennungsanstalt erbaut, und zur unschädlichen Beseitigung der Fäkalien sind in den Blauen Bergen Reinigungsanlagen angelegt. Es sei hier erwähnt, daß die Erhaltung der Wälder in den letzten Jahren große Mühen und ein planmäßiges Vorgehen verlangt hat, weil eine Schmetterlingsart (Gipsymooth) sich eingenistet und große Schäden verursacht hat. Es ist aber gelungen, die Schädlinge fast vollkommen auszurotten.

In den Parkanlagen befinden sich Bedürfnisanstalten (Abb. i zeigt ein Gebäude dieser Art in den Blauen Bergen) und Erfrischungshallen (Abb. k). Der Pfadfinder-Verein und der Verein der Zeitungsjungen Bostons haben Unterkunftshäuser in Verbindung mit Spielplätzen aufführen lassen. Es wird auf diese Weise den jungen Leuten ermöglicht, schon am Abend vor dem Feiertage oder dienstfreien Tage die Wälder aufzusuchen und den folgenden Tag voll auszunutzen. Das ist eine beachtenswerte Einrichtung, die man für Groß-Berlin auch empfehlen kann. Zum Teil hat sie bei unseren Rudersportvereinen schon Eingang gefunden. Wenn aber erst das Tempelhofer Feld, die Charlottenburger Exerzierplätze und manche anderen Freiflächen bebaut sein werden, werden auch unsere Sportvereine in die weitere Umgebung Berlins wandern müssen. Dann wird es sich für sie wohl auch nützlich erweisen, um den Tag ausnutzen zu können, sich schon am Vorabend an ihre Spielplätze zu begeben, um die kostbare Zeit der frühen Morgenstunde nicht auf der Bahnfahrt zu verlieren.

Anlagen am Meeresufer.

Das heiße Sommerklima in den amerikanischen Städten — Boston liegt ungefähr auf derselben geographischen Breite wie Rom — ist nur durch die Nähe des Meeres erträglich. Dorthin strömen nachmittags und Feiertags alle Bevölkerungsmassen, die sich einen Aufenthalt im Gebirge oder Seebade nicht leisten können. Wie schon erwähnt, verfügt der Parkzweckverband jetzt über 20 km Uferflächen, die er im Laufe der Jahre erworben und für den öffentlichen Gebrauch schrittweise aufgebaut hat. Diese Ufer werden, soweit sie dem Wellenangriff ausgesetzt sind, mit Schutzbauten versehen. Die Vorderflächen werden für Promenadenwege und Fahrstraßen hergerichtet, die Landseite mit Parkanlagen und gärtnerischen Schmuck versehen. Größere Strecken sind als Badestrand ausgewiesen. Die Badehäuser sind hier in

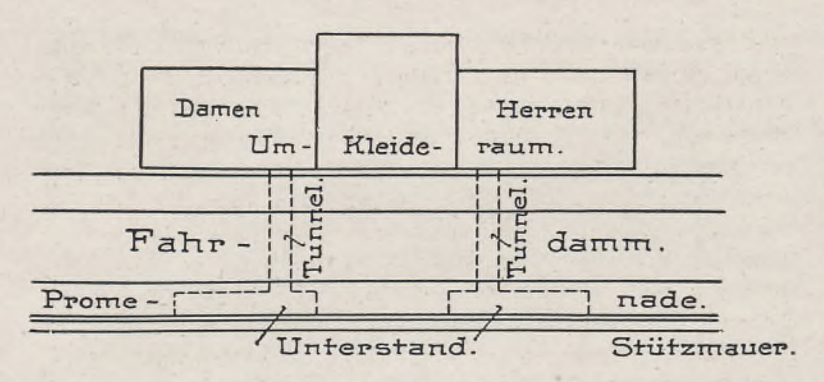



Abb. 2. Badeanstalt am Strande.

beachtenswerter Weise angelegt. Um die Allgemeinheit von der Wasserfläche möglichst wenig abzuschließen, hat man die Badehäuser und Auskleideräume landeinwärts hinter der Straße vorgesehen. Das badende Publikum gelangt durch einen Tunnel unter der Promenade zum Strand. Es wird eine wirksame Aufsicht in der Weise ausgeübt, daß bekleidetes Publikum die Badehäuser nur von der Promenade betritt, die Badenden aber auf dem Wege zwischen dem Strand und den Ankleideräumen stets den Tunnel benutzen müssen. Die Skizze veranschaulicht die Anlage im Grundriß.

Die Strandwege sind auf der Landseite mit Erholungshäusern oder mit Privatlandhäusern besetzt, wie es Abb. l und m erkennen lassen.

Die Dauer der Badezeit ist nicht lang, von Mitte Juni bis zu Mitte September. Im ganzen sind im Jahre 1911 175478 Badende gezählt worden. Die Einnahmen haben rund 160000 Mk. betragen, dem 150000 Mk. Ausgaben gegenüberstehen. Das Einzelbad kostet 5 Cent. Es sind anscheinend noch andere Einnahmen aus Verpachtungen u. a. m. vorhanden.

Bei der Beurteilung der Erfolge der Parkverwaltung darf man nicht vergessen, daß die Lage Bostons und die Gestalt seiner Umgebung geradezu nach einer solchen Fürsorge für die Erholung von Grünflächen verlangt haben. Man muß aber die Selbstverständlichkeit anerkennen, mit der man die Aufgabe der Schaffung eines Wald- und Wiesengürtels in Angriff genommen hat zu einer Zeit, als z. B. bei uns noch sehr wenige auf den Gedanken gekommen sind, daß der Großstadtbevölkerung ein Ausgleich für die Armseligkeit des Häusermeeres durch die Überlassung natürlicher Waldgelände erhalten oder geschaffen werden muß. Boston ist dann auch das Vorbild für viele andere Städte in den Vereinigten Staaten geworden. Wie man aus Dr. Werner Hegemanns Parkbuch erfahren kann, ist aber der Anstoß zu dem Vorgehen von einem einzelnen, einem für die Schönheiten der Natur empfänglichen und auf das Wohl des Volkes bedachten Mannes namens Charles Eliot gegeben worden.

# BEITRÄGE ZUR BEZEICHNUNG DER STRASSEN.

## 2. ZUR REFORM DER STRASSENNAMEN IN GROSSSTÄDTEN. (Schluß.)

Von ERNST HOCH, Göttingen.

Stellt man all diese Schwierigkeiten, die in der Praxis sich ergeben, zusammen, so muß man zu dem Ergebnis kommen: Die Durchführung ist unmöglich! Man versuche nur einmal, Berlin nach dem Reformsystem zu benennen! Und dabei ist noch gar nicht berücksichtigt, daß das Ideal eigentlich ist, Straßen, die in derselben Gegend liegen, mit gleichen Buchstaben anfangen zu lassen; dann wachsen die Schwierigkeiten ins Unermeßliche. Die Durchbrechung des Systems durch die großen Durchgangsstraßen haben wir schon behandelt; eine Lösung ist hier nur möglich durch die Auflösung eines langen Straßenzuges in mehrere verschieden benannte Teile. Aber das sollte ja gerade einer der großen Vorzüge des Systems sein, daß diese Auflösung der geraden Straßen vermieden wird. Zu den unglaublichsten Dingen führt das System I aber, wenn man sich vorstellt, daß doch unser Viertel an allen Seiten von andern Vierteln begrenzt ist, deren Straßen entsprechend andere Anfangsbuchstaben haben. Was soll man z. B. nur mit solchen Straßen wie dem kleinen Stück der Grolmannstraße zwischen Berliner Straße und Bismarckstraße anfangen? (Siehe I, Textbild 3, S. 93.) Ist irgendwelche Berechtigung vorhanden, diese Stückchen, bloß weil es zufällig in ein anderes Viertel reicht, plötzlich anders zu nennen?

Schließlich ist noch etwas zu beachten: Wählt man die Viertel, deren Straßen mit gleichen Buchstaben anfangen sollen, alle nur so klein, wie unser gewähltes Viertel, dann reichen lange nicht alle Buchstaben des Alphabets aus, um Groß-Berlin in solche Viertel aufzulösen. Vergrößert man die Viertel, so wachsen auf der anderen Seite die Schwierigkeiten der Umbenennung weiter. Solange man uns nicht mit einem fertigen Plan der Neubenennung von Groß-Berlin aufwartet, solange behaupten wir: Die Neubenennung ist undurchführbar.*)

Oppenheimer weist nun vor allem darauf hin, daß durch seine Reform eine Verminderung der großen Zahl der Straßennamen zu erzielen wäre, und daß sie eine geeignete Gelegenheit wäre, „abgeschmackte oder gar anstößige Straßennamen zu beseitigen."

*) Der Berliner Magistrat hatte meiner Überzeugung nach durchaus recht, wenn er auf den Vorschlag antwortete: „Die gesamte Straßenbenennung und Bezeichnung der Häuser einer Änderung zu unterziehen, halten wir nicht für angebracht, da dies in zahlreiche Beziehungen empfindlich und störend eingriffe und weder Entwicklung noch Eigenart schonte." In ähnlicher, aber in schärferer Form ablehnend antwortete der Magistrat von München. Warum muß man denn auch um ganz geringer, noch dazu sehr zweifelhafter Vorzüge willen einen so riesigen Apparat in Bewegung setzen? Andere Schwierigkeiten sind noch die Notwendigkeit, förmliche Zweckverbände, nur zur gemeinsamen Straßenbenennung, beispielsweise in Hamburg-Altona, zu bilden, die keilförmige Entwicklung der Städte, die die Benennung der neuen Viertel schwierig macht usf.

Die Verminderung der Zahl der Straßennamen bedeutet ja zweifellos eine außerordentliche Gedächtnisentlastung, aber ihr steht einmal die Gefahr leichter Verwechselung und auf der anderen Seite die Vernichtung eines schönen Bestandteiles unserer Stadtkultur gegenüber. Es ist doch sicher: Wenn es viele Straßen gibt, die nur durch Ziffern unterschieden werden, so liegt die Möglichkeit von Verwechselungen, Ungenauigkeiten usw. außerordentlich nahe; besonders wird die Post mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben, da gerade die lateinischen Ziffern bei ungenauer Schrift außerordentlich zweideutig sind (V und II; VII und XII usw.); dazu kommt, daß das neue System viel weniger praktisch ist als das alte. Zum mindesten werden die Willkürlichkeiten in der Numerierung der Straßen ebenso groß sein wie die bei der bloßen Benennung, wie unser Beispiel zweifellos erweist. Viel wichtiger aber ist der zweite Punkt, auf den wir hinwiesen: Die Vernichtung eines schönen Bestandteils unserer Stadtkultur. Schöne alte Namen müssen verschwinden, denn wo soll man all die Namen unterbringen? Besonders groß würde dieser Unglücksvorschlag, wenn man das alphabetische System hinzunimmt, dann werden viele Namen nur verschwinden müssen, weil sie sich ihm nicht unterordnen können, oder man müßte sich den ästhetischen Schildbürgerstreich leisten, einen alten Namen einfach in einen anderen Stadtteil zu übertragen, nur um ihn zu erhalten! Verwendet man aber die alten Namen, dann kommt man zu der Geschmacklosigkeit, schöne Namen in fünf- oder zehnfacher Auflage als Parallelstraßen wiederzufinden: Man denke sich I.—X. Hirschgraben in Frankfurt! Man muß das Verlangen in seiner ganzen Tragweite durchdenken, um seine Ungeheuerlichkeit zu erfassen! Das, was Jahrhunderte geheiligt haben, das, was uns von Jugend auf lieb und vertraut ist, das, was uns so zwanglos wie im Spiel Kulturgeschichte lehrte, alles soll verschwinden! Und warum? Um ganz geringer Vorzüge willen! Ja, ich will nichts sagen, wenn wir an die Stelle unseres Systems etwas setzen, was so großartig klar und durchsichtig, einfach und schön wäre; aber von all dem kann man nicht sprechen. Wir müssen heutzutage immer wieder hören: Die Großstadt materialisiert, nivelliert alles; die Großstadt ist ein Feind jeder Kultur. Man schilt: Wir gehen unter in der Verflachung, und man ruft prophetisch aus: Wir gehen an der Großstadt zugrunde. Und nun besitzen wir in den Straßennamen noch etwas, was schön, was kulturell wertvoll ist; wir besitzen in ihnen noch etwas, was nicht der „allgemeinen Verflachung“ zum Opfer gefallen ist; was noch nicht in dem allzu wilden Strudel unserer Stadtentwicklung untergegangen ist. Warum wollen wir das mutwillig vernichten? Ich meine doch, wir müssen uns zu der Überzeugung durchringen: Die Städte, und vor allem die Großstädte, sind etwas, ohne das wir nun einmal nicht leben können; wir mögen diese Entwicklung zunächst bedauern, aber wir müssen uns mit ihr abfinden, und wenn wir zu der Überzeugung gekommen sind: Es geht nicht ohne sie, dann sollten wir uns zu dem freudigen Willen durchringen: Nun gut, dann wollen wir daran arbeiten, das wenig Erfreuliche an diesen Gebilden zu bekämpfen; diese „notwendigen Übel“ dahin zu bringen, daß wir uns ihrer freuen können, daß wir getrost auf sie als auf die Träger des Fortschritts blicken können. Dahin müssen wir kommen. Jammern allein über die vergangene gute alte Zeit nützt nichts. Wir müssen alle, jeder in seiner Weise, daran arbeiten, das Neuentstehende so zu gestalten, daß man darüber das Alte vergißt und sich des Gegenwärtigen freut. In diesem Sinne ist die neue städtebauliche Entwicklung mit Jubel von vielen begrüßt worden; in diesem Sinne hat man vor allem sich über die Absichten gefreut, die dahin gingen, uns über die Öde des Fabrikbaues und Mietshausbaues vergangener Jahrzehnte hinwegzubringen. Und jetzt sind wir wieder so weit, oder besser gesagt, endlich so weit, daß sich eine „Großstadtkultur“ bildet. Statt uns dessen zu freuen, meint man, es gäbe nichts Eiligeres zu tun, als nun schleunigst dieser Absicht entgegenzuarbeiten, indem man Reste alter Stadtkultur, die sich in die neue Zeit hinübergerettet haben, zu vernichten! Gerade diejenigen, die der festen Überzeugung leben, daß im Grunde genommen unsere Großstädte doch Träger des Fortschritts und die Zukunft unseres Volkes sind — trotz allem, was sie bisher an Unerfreulichem oft gezeitigt haben, gerade sie sollten Hüter alles dessen sein, was „Kultur“ bedeutet! In recht netter Weise schildert die Bedeutung der Straßennamen für die Stadtkultur ein Artikel in den Lübeckischen Anzeigen vom 8. Oktober 1911, Morgenausgabe. Aber jeder nur ein wenig ästhetisch empfindsame Mensch kann sich allein die Verflachung ausmalen, der wir entgegengingen, wenn wir unter unseren Straßennamen fürchterlich Musterung hielten!

Andererseits ist es zweifellos, daß wir versuchen müssen, Mittel zu finden, um die schwierige Zurechtfindung in den Großstädten zu erleichtern. Ich sehe da einstweilen keine andere Möglichkeit, als an Gegebenes einfach anzuknüpfen, denn das kann nicht oft genug betont werden: Wir wollen keine vollständige Umwälzung vornehmen, wenn durch sie nicht etwas so hervorragend Gutes geschaffen wird, daß sich die Umwälzung auch lohnte.

Abhilfe kann nicht geschaffen werden dadurch, daß man das System der Benennung nach Begriffskategorien durchführt. Ein genaues Studium der Berliner Stadtpläne vor allem beweist: 1. daß wir zwar das System schon teilweise haben, daß es aber außerordentlich oft durchbrochen wird, so daß man durchaus nicht von „System“ sprechen kann; 2. daß wir, wenn wir das System durchführen wollten, auf ungeahnte Schwierigkeiten stoßen würden. Es würde in diesem Fall etwa dasselbe gelten, was wir schon oben über etwaige Umbenennungen ausgeführt haben. Es wären so viel Abänderungen notwendig, daß für die Geschäftswelt fortwährend Verwechselungen entstehen müssen, denn man lernt die tausend und mehr Straßennamen, die man sich im Laufe der Zeit angeeignet hat, nicht von heute auf morgen um.

Hier ist kein Fortschritt möglich. Eins allerdings wäre wünschenswert: Man soll sich in Zukunft bemühen, neue Gebiete möglichst einheitlich zu benennen, mit anderen Worten: Namen aus einer Begriffskategorie für die einzelnen neu entstehenden Gebiete zu wählen. Auch die alten Anlagen nach diesem System umzuwandeln, hat keinen Zweck, allein schon deshalb nicht, weil sich viele Namen unter keinen Oberbegriff bringen lassen.

Bekanntlich sind aber die Stadtpläne, die allgemein den Führern beigegeben sind, unter ein Netz von Quadraten gelegt, so daß man aus einem beigegebenen Straßenverzeichnis, in dem hinter jeder Straße das betreffende Quadrat durch einen Buchstaben mit entsprechender Ziffer gekennzeichnet ist, leicht die Lage der Straße feststellen kann. Diese Pläne müssen weiter ausgebaut werden. Ich habe den Plan von

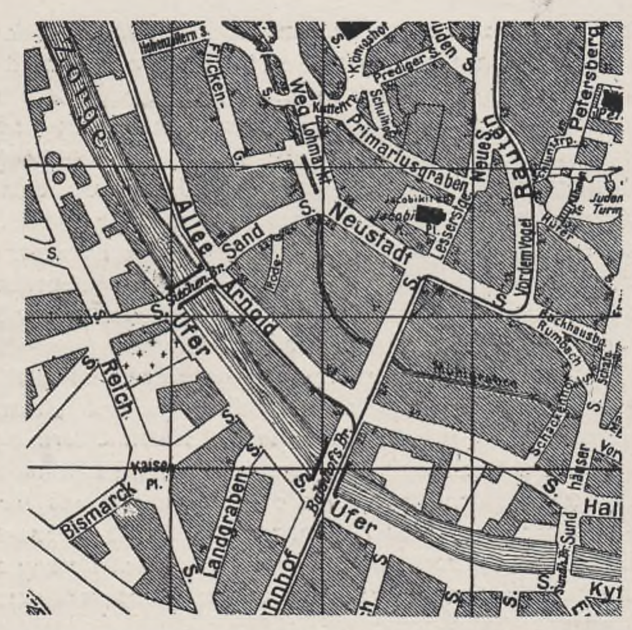



Abb. 3. Ausschnitt aus dem Stadtplan von Nordhausen.

Nordhausen als Beispiel gewählt (siehe Textbild 3). Wie die meisten anderen Stadtpläne krankt auch dieser vor allem daran, daß die Quadrate zu groß gewählt sind, so daß mit der Angabe eines Quadrates die Lage noch nicht genau genug bestimmt ist. Der Plan von Nordhausen z. B., der am Bahnhof an die ankommenden Fremden unentgeltlich*) verteilt wird, ist in 5 mal 7 Quadrate eingeteilt, die allerdings bei diesem Plane von gar keiner praktischen Bedeutung sind, da die Buchstaben- und Ziffer-benennung fehlt. In der Stadt würde das Bezirke von 400 mal 400 m geben. Diese Bezirke sind entschieden zu groß. Wenn man nun aber jedes der Quadrate wieder halbiert, so bekommt man 10 mal 14 Bezirke, von einer Größe von 200 m im Quadrat, d. h. also verhältnismäßig engumgrenzte Gebiete. Diese Quadrate führen einmal die Bezeichnung 4 bis 13 und andererseits D bis Q. Bei 4 bzw. D wird deshalb angefangen, damit bei einer Stadterweiterung die sich nach außen neu anschließenden Gebiete in jeder Richtung leicht angeschlossen werden können. Auf dem Plan selbst ist weiter an jeder Straßenecke und -kreuzung die Nummer des Eckhauses anzugeben, ebenso an den Schnittlinien der Quadrate des Netzes die Nummern der dort liegenden Häuser. Man kann also aus dem Plan ganz genau sehen, wo das gesuchte Haus liegt. Will man z. B. in die Arnoldstraße No. 16, so muß man sich in das Viertel O 9 begeben. Die auf dem Plan angegebenen Quadrate sind auch in der Stadt selbst bezeichnet durch Schilder mit den entsprechenden Buchstaben und Ziffern. Ist man z. B. an der Ecke Sandstraße-Neustadt, so wird man ein Schild finden:

| ← M 7 | M 8 → |
|---|---|

und auf dem Lohmarkt werden vielleicht an einem Laternenpfahl vier Schilder angebracht sein, die je zweimal die Bezeichnungen L 7, L 8, M 8, M 7 aufweisen, und zwar immer je auf der Innenseite der Winkel, die zugleich die Ecken der betreffenden Quadrate bilden. So kann der Fremde leicht beurteilen, wo er sich befindet, und wie lange er noch zu gehen hat.

In Großstädten könnte es allerdings vorkommen, daß das Alphabet nicht ausreicht, um alle Quadratreihen zu benennen. Man könnte sich dann in der Weise helfen, daß man die Quadrate vergrößert, aber daß hat, wie oben entwickelt wurde, seine Nachteile, da schon 200 m ins Quadrat bei engbebauten Altstädten die Zurechtfindung nicht ganz einfach machen. Aber man kann sich vielleicht helfen, dadurch, daß man entweder zwischen großen und kleinen Buchstaben unterscheidet, das würde eine Verdoppelung der Möglichkeit ergeben, oder man könnte Doppelbuchstaben zu Hilfe nehmen, also Aa, Ab, Ac usw. Das würde auch für die größte Gemeinde ausreichen. Im allgemeinen wird schon die erste Methode genügen.

Um aber dieses System praktisch verwertbar zu machen, ist es nötig, daß man diese Pläne, aus denen man die Lage der gesuchten Straße entnehmen kann, leicht und billig erwerben kann. Die Herstellungskosten sind gering. Es müßten also über die ganze Stadt hin Automaten verteilt werden, aus denen man für 5 oder 10 Pfg., in größeren Städten u. U. für mehr einen Stadtplan entnehmen kann. Auch bei dem Oppenheimerschen System wird man nicht ohne Plan auskommen können, auch wenn die Straßen alphabetisch „geordnet" sind, denn wenn man auch dann vielleicht weiß: Im NO liegt in den deutschen Städten das E-Viertel, so weiß man doch nicht, wenn man auf dem Bahnhof ankommt, wo Norden und wo Süden ist! Für kleinere Städte wird es genügen, wenn der Plan hier und da aushängt. Wird das alles für unser Deutsches Reich etwas einheitlich durchgeführt, dann brauchen wir wirklich keine Reform der Straßennamen, die uns so vieles, was uns heute schön und heimatlich anmutet, rauben würde. Streben nach Fortschritt ist etwas Schönes und Lobenswertes, aber es darf nicht so weit gehen, daß es ganz unbedeutender Fortschritte wegen rücksichtslos über Wertvolles hinschreitet. Gerade die, die von unsern Großstädten viel für die Znkunft erwarten und die heute schon sich ihrer freuen und des frischen Strebens in ihnen, sie sollten sich wahren gegen Tendenzen, die der werdenden Kultur unseres Großstadtwesens entgegenarbeiten durch Vernichtung wertvoller bestehender Kultur!

*) Das ist ein Beweis dafür, daß diese Pläne ganz außerordentlich billig herzustellen sind, ein Punkt, der für die weiteren Ausführungen von höchster Bedeutung ist.

# INSTRUCTION

## WORNACH DIE BEAYDTETEN BAU CENSORES SICH ZU VERHALTEN.

Mitgeteilt von Stadtbauinspektor EHLGÖTZ, Mannheim.

Erstlich sollen die beaydtete Bau Censores in denen ihnen auferlegt werdtendten inspectionen, besichtigungen, taxationen, undt Bericht geben ihre theure pflichten allzeith vor augen haben, keinem Theil zu lieb odter zu leydt referiren,

sprechen, thuen odter laßen, undt sich hierzu wedter durch schenkung noch betrohung, menschlichen respect, odter auf andtern weeg verleithen lassen.

2do sollen sie alle undt jedte abriß, die ihnen zur examination von Churfürstl. Policey Commißion zugestellt werdten, ohne aufenthalt revidiren, undt

3tio darauf acht haben, daß der bau auf beydten seithen mit brandt Mauern versehen undt die Caminen (welche nach verständtiger bau Meister Erinnerung hierzu landt durchgehendts nicht weith genug, und die balcken zu nahe liegen haben) mit möglichster Vorsorg für feüersgefahr aufgeführet, undt

4to Ein solches fundament gesetzt werdte, welches allenfalls auch den dritten stock zu tragen fähig ist.

5to Desgleichen auch wo möglich ein so starkes Kellergewölb anordtnen, daß man darinn auch für einfallung der bomben gesichert seyn könne, auch sonsten nicht leydten, daß Mauer undt Last auf hohl gesetzt werdten, welches die gebaü schwächet.

6to Wann es andterst das Vermögen undt der platz des bau Herren zulaßet, soll eines bronnens undt zwar mit einer Pumpe nicht vergessen undt dabey acht gegeben werdten, daß solcher dem privet (Abort) nicht allzu nahe zu stehen komme, welches

7mo allzeit mit einem leicht auszuführen seyendten gewölb versehen werden muß.

8vo Wäre vor bürgerliche Häuser die Höhe des Ersten stock auf 12, des zweyten auf 13 undt der gauben, odter des dritten stocks falls solcher zugelassen wirdt, auf 10 werkschuhe zu regulieren, von welchem maß nicht abzugehen, es wäre denn, daß die würklich stehendten neben Häuser ein merkliches höher odter niedtriger sich befindteten und dadurch verschändtet würdten, in welchem fall mann denenselben in der Höhe gantz egal bleiben, odterfalls E. g. (Exempli gratia = zum Beispiel) der Nachbahr zur rechten sein Stockwerk hohe, der Nachbar zur linken hingegen niedtriger aufgeführet hätte, demjenigen gleich bauen mußte, welcher besch. vorgeschriebenen Maaß am meisten conform ist. Imgleichen ist

9no Ein flaches dach nicht zugelaßen, wann deren benachbahrten Häuser bereits mit gebrochenen Dächern odter sogenannter Mansarden gedeckt seyndt, undt gleichwie fast alle Häuser der engen Eingäng und schmahlen, allzu gähen (steilen) stiegen halber sehr verdorben seyndt, also soll

10mo Künftighin insondterheit darauf gesehen, undt die stiegen, so schmähler alß 6 Werkschuhe odter auch von erforderlicher breithe, aber zu gähe seyndt (es wären dann heimbliche stiege, so mann escaliers derobées nennet) desgleiche auch die allzu enge gäng und dunkle winkeln, in denen auf zu bauendten Häusern, durchaus nicht gelitten werdten; vor allen Dingen aber haben die Ernannte bau Censores

11mo Achtung zu geben, daß bau materialien tüchtig mithin der Kalch im speiß an machen nicht gesparet, undt dadurch wie bißhero geschehen gantze kostbahre gebäu undt Häuser in gefahr gesetzt werdten, auch ist auf gutes bau holtz zu sehen, undt daß die unternehmer alle dieße materialien mit gehörigem fleiß, undt nicht wie zu geschehen pfleget, liedterlich und auf keinen bestandt verarbeiten, des Endtes die bau Censores

12mo Bey setzung des fundaments, sodann zuweilen wehrendten bauen unvermuthet auf dem bau platz sich einfindten, die materialien besichtigen, den speiß probiren, undt auch beym aufschlagen des gebäues gegenwährtig seyn sollen, umb zu sehen, ob alles dem approbirten Abriß, undt der ordtnung conform bewerkstelligt wordten, damitfalls solches nicht geschehen, undt einige gefahr zu besorgen wäre, bey Zeithen remediret, undt der Fehler der bestrafung halber angezeigt werden könne; weilen auch die gebackene und Ziegelstein bißhero nicht allein schlecht gebrandt, sondtern auch ahn gebührlicher größe merklich abgenommen undt noch täglich mehr abnehmen, so daß oft und vielfältig darüber geklagt wordten; alß sollen auch

13tio Von Zeith zu Zeith die Ziegelöfen visitiret, auf gebührendte form und größe der Ziegell- und Backstein (deren form mit rhenten Zeichen bezeichnet, auf denen Ziegelhütten, sowohl alß auf der rhente anzutreffen seyn sollen) fest gehalten, und falls sich befindtete, daß solche kleiner, odter daß durch Verschuldten des Zieglers etwa wegen ersparung des brennholtzes ein brandt verdorben, der Ziegler zur gebuhrendter straf gezogen werdten, es haben auch

14to Censores nicht allein auf die Dauer undt Soliditet der Häuser zu sehen, sondtern auch auf deren Symetrie undt äußerliches ansehen, dann obwohlen keinem burgersmann zuzumuthen prächtige undt ziehrliche gebäu aufzuführen, so soll doch das äußerliche von einem Hauß ohnerachtet seiner Simplicitet sauber undt nach der jetzigen arth, mithin thur undt fenster von schöner ansehentlicher größe undt niemahls kleiner seyn, alß der benachbarten. Nicht weniger haben die bau Inspectores darauf acht zu geben, damit in jedter gaßen die Häuser mit durchgehendts gleicher, alß weiß und rother farbe angestrichen, undt nicht zuzulaßen, daß das eine blaue, das zweyte roth und soforth verfertiget werdte.

15to Müßen ohne Erhaltene Erlaubnuß, keine ärcker odter althanen, kellerhälß, stacketen, waßerstein, undt über zwey schuhe auf die gaßen avancirendte Treppen, odter sonsten was gedultet werdten, welches denen hart ahn denen Häußern ihren gradten weeg gehen wollendten paßanten eine hindternuß odter einige gelegenheit zum fallen, odter einem spitzbuben platz sich darhinter zu verbergen machen könnte.

16to Haben die bau Inspectores sich fleißig zu Erkundigen ob? wie? undt warumb die bau materialien, wie bißhero geschehen, in dem preis steigen, und das befindten mit erforschter ursach undt beiyfugendter Meinung, wie dem zu helfen der Policey Commißion pflichtmäßig anzubringen, undt gleichwie

17mo Vorkommen, daß die Kalchhändtler den Kalch hier meßen zu lassen verweigern, mithin ein bau herr nicht wißen kan, ob ihm seine rechte maaß geliefert wordten, sonder dem fuhr- odter schiffmann blindten glauben zu meßen muß, welches allerdings unbillig ist, also solle dieser einschleichendte böße gewohnheit für inskünftig abgestellet, undt Censores darauf halten, daß der Kalch in loco wo Er gekauft wirdt, gemeßen werdte.

Endtlich sollen dieselbe nichts außer acht lassen, sondern alles undt jedtes thuen, was wohlerfahrenen frommen das gemeine beste abziehlendten und wohlmeinendten bau Censoren zustehet, undt sie zu befördterung der Soliditet Zirath undt dauerhaftigkeit der gebäu guth befindten, die aigenthumer vor schadten und betrug warnen, und wo sie solchen, wie auch sonsten untüchtige, odter im gerechten

werth übersetzte Arbeith antrefen, solches zur gebührendten Anduung unter ihren geleisteten aydtespflichten Vorgesetzter Obrigkeit anzeigen, vor welche Bemuhung Mann denenselben von jedem bau 2 rthlr*) dafern aber ein profil dabey zu verfertigen wäre, Drey rthlr. von den bauenden bezahlt zu werdten, zu Erkannt wordten; alß ist Ernannten bau Censoren gegenwährtige Instruction, alß eine richtschnur zu ihrem Verhalt unter der Churfürstl. rhenten Unterschrift und Insiegell zugestellet wordten.

Mannheim, den 19en Xbris 1738.

*) Reichstaler.

# VOM BAU DER NEUEN INDISCHEN REICHSHAUPTSTADT.

Von ALBERT BENCKE, München.

Als der Plan gefaßt wurde, Delhi an Stelle Kalkuttas zur Hauptstadt Indiens zu machen, waren zweifellos geschichtliche Gründe maßgebend; sicherlich hat aber auch die Absicht mitgewirkt, den Sitz der Regierung näher an die Fürsten der Rajputstaaten heranzurücken, die ja eine der stärksten Stützen der englischen Herrschaft sind. Seither haben sich in der englischen sowohl wie in der indischen Presse vielfach Stimmen erhoben, die gegen eine solche Verlegung des Regierungssitzes waren, welche aber, wie bekannt, mittlerweile zur Tat geworden ist.

Die beiden Geißeln Delhis sind die Pest und die Malaria. Die Pest hat seit jeher im Pendschab-Gebiete, das im Sommer — abgesehen vom Hauptstrom — nur spärliche Wasserläufe besitzt, von jeher stärker gewütet als im Gebiet des Ganges, an dem Benares, Patna und Kalkutta liegen; hier hat man eben immer die mächtigen, schnell fließenden Wasser und damit die Badegelegenheit, auf welche die Volksmasse Delhis, das der Dschumna im Sommer nur in Form eines dünnen Schlammfadens durchfließt, verzichtet. Die Malaria ist eine Folge desselben Zustandes; im Winter überfluten die Pendschab-Zuflüsse und besonders der Dschumna bei Delhi weite Strecken Landes, die im Sommer zu Sümpfen werden, welche die Brutstätten der Malaria sind. Es tritt dann immer dasselbe Spiel von Ursache und Wirkung ein: Je größer die für die Landwirtschaft so außerordentlich wichtige Winterwassermenge gewesen ist, desto stärker macht sich die Malaria im Sommer geltend, desto mehr Opfer fordert sie. Was dem Landmann zum Segen gereicht, wird für die Bevölkerung von Delhi und anderen, ähnlich gelegenen Städten zum Übel.

Nun aber soll Delhi gesund gemacht werden. Oberst Göthals hat am Panama-Kanal, der früher die ärgste Fieberstätte der Welt war, gezeigt, wie man Gebiete dieser Art malariafrei machen kann. Das Wasser ist in Delhi nicht schlecht, und auch die unterirdische Entwässerung entspricht gesundheitlichen Anforderungen; man wird also in Delhi ebenso gesund wohnen können wie in Kalkutta, wenn man die Dschumna-Sümpfe trocken zu legen vermag, und das wird jetzt geplant. Delhi liegt am linken Dschumna-Ufer, das rechte Ufer ist im Winter stellenweise kilometerweit vom linken entfernt, im Sommer rückt es dem linken, das sich dann auch ein wenig gegen die Mitte des Flusses verschiebt, auf etwa 100 m nahe. Nun soll südlich Delhi ein mächtiger Staudamm mit Überfallschleuse aufgeführt werden, durch den infolge Aufstauung des Flußwassers ein 2—3 km weiter See gewonnen wird, der über allen früheren Sumpfgebieten auch im Winter mindestens noch 1 m hoch stehen wird. Gleichzeitig soll am linken Ufer tieferes Gelände, das jetzt im Sommer trocken wird, mit den aus dem Flußbett ausgebaggerten Massen aufgefüllt und so Platz für Promenaden- und Gartenanlagen am stadtseitigen künftigen Seeufer gewonnen werden. Innerhalb dieser neuen Gartenanlagen sollen sich dann nach dem Plane von Sir Bradford Leslies, des bekannten Brückenbauers, die neuen Regierungspaläste, an Stelle der vorläufigen Baulichkeiten, die übrigens völlig ihren Zwecken entsprechen, erheben.

Andere Pläne wollen diese Paläste in ein eigentlich erst neu zu erbauendes Stadtviertel, das etwa 8 km südlich von der heutigen Stadt liegt, verlegen. Diese Gegend ist infolge ihrer Höhenlage fieberfrei; der erstgenannte Plan hat aber mehr Aussicht auf Ausführung, da die Gesundmachung der Stadt ohnehin notwendig ist.

Die Lage Delhis, das von Bombay, Karatchi und Kalkutta fast gleich weit entfernt liegt, hat diese Stadt zur wichtigten Handelsstadt Indiens für viele Einfuhrgüter gemacht, und diese Stellung wird durch die zahlreichen Regierungsbeamten, die nun hier ihr Heim aufschlagen, noch gehoben werden. Obwohl die Kohle hier sehr teuer ist — 1 £ die Tonne — so bestehen doch jetzt schon etwa zehn Fabriken in Stadt und Umgebung. Der Bau des Dammes wird nun eine Wasserkraft verfügbar machen, die etwa 50000 PS. ergeben dürfte, so daß für die Industrie eine starke Kraftquelle gewonnen wird, deren erste Abnehmer wohl die großen Eisenbahnzentralwerkstätten werden dürften, die hier errichtet werden sollen, ebenso wie die große Automobilfabrik, deren Bau demnächst begonnen wird.

# MITTEILUNGEN.

Durch den Bau des Deutschen Opernhauses in Charlottenburg hat H. Seeling eine reizvolle Ecke an der Bismarckstraße und der Krummen Straße geschaffen, indem er aus der Not eine Tugend machte und die kahle Brandmauer der an das Theater anstoßenden Bebauung durch das Restaurationsgebäude verdeckte, das nun mit dem vorliegenden Restaurationsgarten zufällig eine ähnliche Lösung mit sich brachte, wie sie seinerzeit Moritz am Opernhause in Köln a. Rh. gefunden hat. Siehe dieserhalb die Tafel 52 und den Lageplan zu Textbild 4.

Tafel 53 gibt zwei Aufnahmen aus Königsberg i. Pr. wieder — Bilder vom Hafen und Schloß.

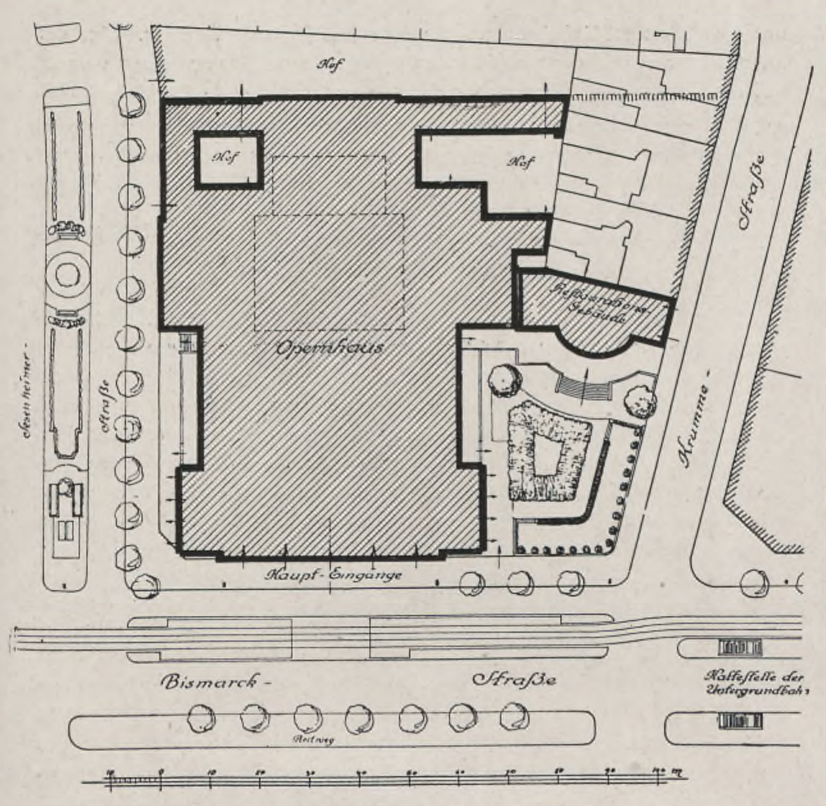



Abb. 4. Lageplan des Deutschen Opernhauses in Charlottenburg. Architekt: H. Seeling.

## GRUNDSÄTZE ÜBER DIE VERGEBUNG VON BAUPRÄMIEN FÜR NEUBAUTEN IN DEN LÄNDLICHEN TEILEN DES STADTGEBIETES BADEN-BADEN nebst Zusammenstellung einiger der wichtigsten Leitsätze für die Planung und Ausführung ländlicher Bauten.

Zur Erhaltung einer guten bodenständigen heimischen Bauweise und zu deren Belebung und Förderung in den ländlichen Stadtteilen wird von seiten der Stadtverwaltung bis auf weiteres jährlich der Betrag von 1000 Mk. als Bauprämie zur Verteilung gelangen.

In Betracht kommen alle frühestens im Laufe des vorhergegangenen Jahres baupolizeilich genehmigten und längstens bis zum 1. November des laufenden Jahres in den ländlichen Teilen des Stadtgebietes bezugsfähig fertiggestellten Hochbauten, die nachstehenden Erfordernissen am besten entsprechen.

1. Gute Grundrißlösung, d. h. zweckmäßige Anordnung und Gruppierung der Räume mit ausreichender Belichtung, namentlich auch der Gänge, Vorplätze und Treppenanlagen.
2. Aus dem Grundriß heraus organisch entwickelter Aufbau mit einer ruhigen, der Gesamterscheinung des Hauses und den örtlichen Verhältnissen gut angepaßten Dachgestaltung.
3. Gute, namentlich auf der althergebrachten Bauweise fußenden Formengebung bei künstlerischer Abwägung der Baumassen, insbesondere bei reizvoller Ausbildung und Gruppierung der Lichtöffnungen und Harmonie in der Farbenwirkung; bei Neubauten Anpassung an die Umgebung und bei Erweiterungs- und Anbauten im besonderen an den Charakter des bestehenden Hauses.
4. Verwendung bodenständiger heimischer Baustoffe unter tunlichster Vermeidung aller Ersatzstoffe.
5. Erfüllung dieser Bedingungen und möglichst geringer Aufwand von Mitteln (sparsame und nach Maßgabe der Zweckbestimmung schlichte Bauweise).

Zur Verteilung gelangen, insoweit nach Ansicht des Preisgerichts preiswürdige Bauten zur Entstehung kommen, jährlich 3 Preise im Betrage von zusammen 1000 Mk. 500 Mk. (1. Preis), 300 Mk. (2. Preis) und 200 Mk.: (3. Preis). Die Preise sind in erster Linie für Neubauten aller Art (Wohnhäuser, landwirtschaftliche Gehöfte, Gasthöfe, Werkstattgebäude usw.) bestimmt. Jedoch können auch solche An- und Umbauten berücksichtigt werden, die eine besonders glückliche Lösung der jeweiligen Aufgabe darstellen.

Die Bestimmung der auszuzeichnenden Bauten erfolgt durch ein Preisgericht, das unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters aus dem jeweiligen Baupolizeibeamten des Großh. Bezirksamts, 2 Mitgliedern des Stadtrats, einem von letzteren zu bestimmenden Künstler, dem Vorstand des städtischen Hochbauamts und dem Ortsbaukontrolleur besteht.

Die Preise fallen zur Hälfte dem in der Baugenehmigung bezeichneten Bauherrn, zur andern Hälfte dem Urheber des Bauplanes zu und werden unter Namensnennung am Schlusse des Jahres in den hiesigen Tageszeitungen bekanntgegeben; auch ist eine öffentliche Ausstellung der Abbildungen der preisgekrönten Bauten in Aussicht genommen. Bei besonders hervorragenden Leistungen wird der Stadtrat dem Urheber des Bauplanes außerdem eine Anerkennung in künstlerischer Form zuteil werden lassen.

Eine Bewerbung um Zuerkennung eines Preises ist nicht erforderlich.

Die Teilung von Preisen unter mehrere gleichwertige Leistungen sowie Abänderungen bleiben vorbehalten.

Um eine Richtschnur bei der Gestaltung künftiger Neubauten in den ländlichen Teilen des Stadtgebietes zu bieten, hat der Stadtrat eine Anzahl bereits bestehender, empfehlenswerter und eine Reihe wenig guter Bauten photographisch aufnehmen und vervielfältigen lassen.

### Leitsätze für den Entwurf und die Ausführung ländlicher Bauten.

Die Ausführung eines wenn auch noch so unbedeutenden Bauwerks soll unter Einhaltung des Grundsatzes erfolgen: innige Anpassung an die gegebenen Verhältnisse, also Rücksichtnahme darauf und auf das Verhalten des Ganzen zur Umgebung, der Teile zum Ganzen und zu einander. Die Einhaltung dieses Grundsatzes wird dann auch das zu erstrebende Ziel erreichen, ein Bauwerk als Teil der Landschaft, der Straße, des Platzes erscheinen zu lassen und das Äußere des Gebäudes dem bereits vorhandenen Gesamtbild organisch einzufügen.

Eine gute und bodenständige Bauweise ist vor allem anzustreben und die Verwendung heimischer bodenständiger Baustoffe. Daraus ergibt sich die Beibehaltung der der waldreichen Landschaft vorzüglich sich anschmiegenden Fachwerksbauten, die auch bei bunter Farbengebung sich immer noch harmonisch mit der Farbengebung ihrer Umgebung verschmelzen. Dem Fachwerk gebührt daher in den ländlichen Bezirken der Vorzug zur Erhöhung des malerischen Reizes des Ortsbildes, wozu noch die Einhaltung größerer Abstände der Gebäude zueinander in der Straßenflucht und die Stellung mit Giebelfront und First parallel zur Straßenrichtung abwechselnd beitragen werden.

Voraussetzung zur Erzielung der beabsichtigten Wirkung des Fachwerkbaues ist die richtige Bemessung der Stärke der Fachwerkhölzer, wie bei den älteren vorhandenen guten Bauten. Zu schwach gewählte Hölzer werden den Eindruck des urwüchsigen Fachwerkes zerstören und den des erzwungenen, gekünstelten hervorrufen; desgleichen das Hervortreten der Hölzer vor den Flächengrund und das Abfasen dieser Holzteile.

Einen Hauptschmuck, und zwar einen recht wenig kostspieligen, bildet die Gruppierung der Fenster zueinander mit ihren Fensterläden und womöglich Blumenbrettern, auf denen blühende Pflanzen dem ganzen Hause einen recht freundlichen und malerischen Ausdruck verleihen können, der unter Umständen noch erhöht werden kann durch das Umführen von Laubengängen unter weit vorspringenden Dachüberständen und durch Anlage von Erkern und hauptsächlich durch die Farbenwirkung. Das Holzwerk bedarf zur Erhaltung eines Anstrichs und bietet deswegen dem Baukünstler reichlich Gelegenheit, bei der Farbenbehandlung der zu schützenden Holzteile des Bauwerks seinen Farbensinn betätigen zu können. Die alten guten Fachwerksbauten zeigen uns deutlich die Mittel zur Erzielung der beabsichtigten Wirkung des Baues, und wir finden, daß die Flächen ausschließlich verputzt und getönt sind in gutem Kontrast zu der dunkleren farbigen Behandlung des sichtbaren Holzwerkes. Jedenfalls ist ein sichtbares Ziegelmauerwerk als Flächenwirkung durchweg mit feinem künstlerischem Gefühl vermieden; nur die ruhige, nicht unterbrochene Fläche kann bei Fachwerk zur Gewinnung der erwarteten Wertung in Betracht kommen,

während alles unverputzte Mauerwerk durch seine vielen Fugen ohne Rücksicht auf die Farbenbehandlung die Gesamtwirkung stören wird. Die malerische und wirkungsvolle Belebung in der Ansicht bildet eben das Holz des Fachwerks, und zwar in ausreichender Weise; eine weitere Betonung der Flächenunterbrechung, wie sie durch die Fugen des sichtbaren Mauerwerks hervorgerufen wird, kann daher nur als Störung empfunden werden.

Dieselbe Sorgfalt und Aufmerksamkeit, die der Baukünstler der guten Ausbildung der den Bau umschließenden Außenwände schenkt, muß er auch auf die Gestaltung des Daches als oberen, gewissermaßen bekrönenden Abschluß des ganzen Hauses verwenden, sofern er eine harmonische Gesamtwirkung erreichen will. Das Dach, welches einen Hauptbestandteil des ganzen Hauses bildet, tritt schon auf weite Entfernung in Erscheinung und ist für den guten Umriß geradezu ausschlaggebend. Mit Rücksicht auf die klimatischen und örtlichen Verhältnisse kann für unsere hiesige Gegend das alte, ziemlich steile, deutsche Dach als gut geeignet empfohlen werden, besonders auch wegen der praktischen Ausnutzbarkeit des großen Dachraumes. Geradeso wie die ruhig gehaltenen Flächen der Wandarchitektur durch eine gut gewählte Zusammenstellung von Öffnungen usw. einen Schmuck des Hauses bilden, so muß auch die Mitwirkung der Dachflächen, um das ganze harmonisch abzuschließen, gut dazu abgestimmt sein.

Wesentlich spricht der Baustoff der Dachdeckung bei der Gesamtwirkung mit, und die steile Dachdeckung weist von selbst auf den Stoff, der aus Zweckmäßigkeitsgründen schon den Vorzug verdient, hin, der aber auch aus ästhetischen Gründen besonders empfohlen werden kann, auf die heimischen Biberschwanzziegel, die als Doppel- oder Kronendach in besonderem Maße vorteilhaft Verwendung finden sollten und viele Nachteile, die einer Deckung mit Falzziegeln anhaften, nicht aufweist, abgesehen von der besonders bei den Falzziegeln üblichen Glasur, welche eine wenig befriedigende künstlerische Wirkung hervorrufen.

Zu einem geschlossenen schönen Dachbild gehört auch die Ziegelkehlen-Durchbildung und die Verwendung des gleichen Stoffes für Dachaus- und -aufbauten. Jedenfalls sollten Blechkehlen vermieden werden, damit große ruhige Dachflächen erzielt werden können. Der ganze Reiz liegt in dem geschlossenen der Dachflächen.

Länge, Tiefe und Höhe des Bauwerks müssen in einem gut abgewogenen Verhältnisse untereinander und zum Dache selbst gebracht werden; ist dies gelungen, so ergibt sich, ganz abgesehen von der Ausbildung im einzelnen, ein Kunstwerk, das auch bei seiner größten Einfachheit jedes weiteren Schmuckes entbehren kann. Es besteht das Künstlerische in dem gut abgestimmten Verhältnis zueinander. Wenn dann noch die Farben in entsprechender Tönung das ganze belebend verschönern, so wird es auch, sofern die Formen zu seiner Umgebung in Einklang gebracht sind, einen Schmuck und eine Zierde an seinem Standort und zu seiner Nachbarschaft bedeuten und als Vorbild zur Nacheiferung dienen können.

# CHRONIK.

BERICHTIGUNG:
Im Heft 6, Seite 68, 23. Zeile von oben links, muß es heißen:
Abb. d der Tafel 36 statt Abb. 5.
Im Heft 6, Seite 68, 13. Zeile von unten links muß es heißen:
Textbild 5 statt Fig. 3.
Im Heft 6, Seite 70, Tabelle II, Spalte 7 muß es heißen:
$R_\alpha$ statt $R_{\alpha'}$.
Im Heft 6, Seite 71, 5. und 6. Zeile von oben links, muß es heißen:

$$k_1 = \pm \mathfrak{R}_\alpha \left(1 - \operatorname{tg}\frac{\alpha}{2}\right)$$

$$k_2 = \pm R_\alpha \left(1 - \operatorname{tg}\frac{\alpha}{2}\right)$$

Im Heft 7, Seite 80, 2. Zeile von oben links, muß es heißen:
Abb. m der Tafel 37 statt Fig. 16.
Im Heft 7, Seite 80, 13. Zeile von oben links, muß es heißen:
Abb. i der Tafel 37 statt Fig. 13.

Die STÄDTISCHEN KOLLEGIEN IN ULM berieten vor kurzem über den Bau neuer Arbeiterwohnhäuser. Oberbürgermeister von Wagner entwickelte die Grundlagen der bisherigen Wohnungspolitik. An die Ausführungen des Oberbürgermeisters und an die von ihm vertretenen Anträge des Bauausschusses auf den Bau von 72 weiteren Kleinwohnhäusern knüpfte sich eine längere Erörterung, in der eine grundsätzliche Gegnerschaft zu den Anträgen nicht zutage trat, sondern nur Wünsche über die Ausführung laut wurden. Der einstimmig gefaßte Beschluß ging dahin, im Westen der Stadt 48 Einfamilienhäuser zu je 6400 Mk., im Osten 4 Zweifamilienhäuser zu je 7600 Mk. und 12 Zweifamilienhäuser zu je 9500 Mk., in Söflingen 8 ländliche Häuser mit Ziegenställen zu erstellen. Die Gesamtkosten sind zu 505000 Mk. veranschlagt. Die Häuser, für die über 200 Liebhaber vorhanden sind, werden nur an Personen abgegeben, welche zur Württembergischen Versicherungsanstalt im Versicherungsverhältnis stehen; ferner werden kinderreiche Familien in erster Linie berücksichtigt, und wenn sie mehr als 5 Kinder haben, kann die bisher übliche 10prozentige Anzahlung ermäßigt werden. Endlich wurde beschlossen, die bei der letzten Reihe von Arbeiterhäusern zur Durchführung gebrachte geschlossene Bauweise zu verlassen und zur Einzelbauweise zurückzukehren. Wegen Beschaffung des Baugeldes wird sich der Stadtvorstand mit der Versicherungsanstalt in Verbindung setzen. E.

Die Königliche Regierung hatte den beteiligten Gemeinden einen Gesetzentwurf zugehen lassen, der die bekannten LANDSCHAFTLICHEN SCHÖNHEITEN DER FLIESSNIEDERUNG ZWISCHEN TEGEL, WAIDMANNSLUST UND HERMSDORF dem Hochwasserschutzgesetz unterstellt. Damit würde zweierlei erreicht:

Erstens kostenlose Schaffung eines herrlichen Wiesengürtels, der den angrenzenden Gemeinden als ewige Oase in der späteren Bebauung zugute kommt.

Zweitens Ersparung großer Kosten für die spätere Vorflutbeschaffung. Unbegreiflicherweise hat die Gemeinde Hermsdorf bei der erstmaligen Vorlage Einspruch erhoben und ihren Einspruch auch nach erfolgter Abweisung aufrecht erhalten. Es unterliegt kaum einen Zweifel, daß der Einspruch endgültig zurückgewiesen wird. Den Fürsprechern eines Wald- und Wiesengürtels zeigt dieses Beispiel aber, wie der gute Wille an der zu weitgehenden Rücksicht auf den bäuerlichen Besitz zu scheitern droht. Die Gemeinde sieht ruhig zu, daß an unerfahrene Kauflustige baugrundlose Wiesen als vermeintliche Baustellen verkauft und mit Drahtzäunen und Bretterbuden für alle Zeiten verschandelt werden, statt daß sie den großen Fragen einer neuen Zeit im Interesse der Zukunft des eigenen Ortes die Wege ebnet. Es gibt noch eine Menge ähnlicher Fließtäler um Berlin, denen der gleiche Schutz gewährt werden müßte, ehe es zu spät ist. Warum machen die angrenzenden Gemeinden dort nicht den Anfang, von der Regierung den Hochwasserschutz oder sonstigen Schutzmaßnahmen zu erbitten? Sollten sie etwa fürchten, daß ihnen Umsatzsteuern und Grundwertsteuern entgehen? W.

AUSSTELLUNG MUSTERGÜLTIGER WOHNUNGSANLAGEN. Anläßlich der deutsch-böhmischen Landesschau in Komotau hat die Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich im Einvernehmen mit dem Landesverbande ihrer deutsch-böhmischen Zweigvereine in der Bürgerschule zu Komotau eine Sonderausstellung von Plänen und Photographien mustergültiger Wohnungsanlagen veranstaltet, die Mitte Juli l. J. eröffnet wurde. Die Ausstellung umfaßte zwei Abteilungen; die eine enthielt Photographien und Pläne mustergültiger bestehender Kleinwohnungsanlagen, namentlich des Auslandes, so der englischen und deutschen Gartenstädte; die zweite Abteilung wurde von den deutsch-böhmischen Baugenossenschaften und Bauvereinigungen beschickt, unter denen die Anlagen des Komotauer und Aussiger Volkswohnungsvereines besonders hervorzuheben sind.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

10. Jahrgang 1913 10. Heft




** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **





# VON DEN WETTBEWERBSENTWÜRFEN ZU EINEM VERBAUUNGSPLAN FÜR REICHENBERG IN BÖHMEN MIT UMGEBUNG.

Von THEODOR GOECKE, Berlin.

Es waren von jedem Bewerber zwei Entwürfe verlangt, einer für das ganze Gebiet im Maßstabe 1 : 6000, und zwar in zwei Lageplänen auf je vier Blättern mit übersichtlicher Darstellung:

1. der baulichen Ausgestaltung der Umgebung in ihrem Zusammenhange mit der verbauten Stadt unter besonderer Berücksichtigung der Hauptverkehrsstraßen, der Straßenbahnen, der Entwässerungsanlagen und der von der Verbauung auszuschließenden Freiflächen und
2. der baulichen Ausgestaltung auch der wichtigsten Nebenstraßen unter besonderer Berücksichtigung der der Verbauung bereits zugeführten Teile, der Bauzonenteilung nach Art und Umfang der Verbauung und der Gefällverhältnisse der Straßen.

Der andere Entwurf für das Reichenberger Stadtgebiet wiederum in zwei Lageplänen:

3. im Maßstabe 1 : 2880 auf einem Blatt mit übersichtlicher Darstellung der baulichen Ausgestaltung des Stadtgebietes unter besonderer Berücksichtigung der Hauptverkehrsstraßen, der Bezirke nach Verwendungsart und der Zonenteilung nach Art und Umfang der Verbauung, der von der Verbauung auszuschließenden Freiflächen sowie passender Plätze für öffentliche Gebäude und der Gefällverhältnisse der Straßen und
4. im Maßstabe von 1 : 1500 auf zwölf Blättern mit Darstellung des Ausbaues des Stadtgebietes unter tunlichster Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse und mit Hinblick auf schöne und zweckmäßige Ausgestaltung der Plätze, Straßenkreuzungen und Straßeneinmündungen öffentlicher Plätze.

Jedem Entwurfe war ein Erläuterungsbericht beizufügen, der über die Einteilung des Gesamtgebietes bzw. des Stadtgebietes allen nach Verwendungsart und Zonenteilung begründeten Aufschluß geben und die mit dem Verbauungsplane zusammenhängenden allgemeinen Grundzüge einer Verbauungsordnung mit, die Querprofile der vorgeschlagenen Straßen erläuternden Skizzen darstellen sollte.

Diese Bedingungen scheinen dem Preisgerichte angesichts der eingegangenen Entwürfe nicht genügt zu haben, indem es erklärte, daß solche Arbeiten zu bevorzugen seien, die

a) eine Anzahl radialer Hauptverkehrsstraßen bis in die Stadtmitte gut eingeführt unter möglichster Schonung vorhandener Bauten vorschlagen, wodurch Vororte, äußere Stadtteile und sonstige Außenanlagen sowohl

mit der Altstadt, als auch unter sich in gute Verbindung gebracht sind mit gebührender Berücksichtigung auf die Entwässerung des Gesamtgebietes;

b) von der Anlage einer eigentlichen Ringstraße absehen, als dem Ortscharakter zuwider, und weil das Gelände dafür ungünstig ist;

c) das Industriegebiet mit Rücksicht auf Wind und Wasser in Röchlitz annehmen;

d) die Freiflächen unter Einbeziehung des Flußlaufes und seiner Ufer möglichst zusammenhängend anordnen (hierbei wären zur dauernden Sicherung der Zuführung frischer Luft zur Innenstadt die Sohlen der Geländefalten mit Wiesengründen anzulegen);

e) einen Zentralfriedhof im Südosten der Stadt an der Kunnersdorfer Straße vorsehen;

f) eine Verbindung zwischen dem Stadtteil Kranich mit der Altstadt unter dem Bahngelände hindurch im Zuge der Neißegasse und zur Entlastung der Bahnhofstraße möglichst am linken Neiße- und Stadtmühlengrabenufer und

g) eine Verbindung der Kratzauer Straße mit der Friedländer Straße enthalten.

Diese Forderungen sind zum Teil heute allgemein anerkannten städtebaulichen Grundsätzen entnommen, zum Teil aber, insbesondere zu c), e) und f) so fest umrissener eigener Art, daß sie mit unter die Bedingungen des Programms hätten aufgenommen werden müssen, um andere Lösungen, die nach den gegebenen Unterlagen sehr wohl möglich waren, von vornherein auszuschließen. Zu f) sind von einigen Entwürfen sogar bessere Lösungen geboten worden, die ihnen nunmehr zum Unheil gereichen mußten.

Aber auch die Forderungen zu a) und b) erscheinen im vorliegenden Falle allzu scharf zugespitzt. Die älteren Stadtteile liegen auf dem Rücken einer ziemlich steil ansteigenden Bergnase; für den durchgehenden, z. B. den Automobilverkehr, hätte es deshalb nahe gelegen, den Nasenrücken möglichst zu umgehen, d. h. die Radialen unter sich zu verbinden, bevor sie die mühsam zu erkletternde Stadtmitte erreichen, ohne daß darum gerade an eine sogenannte Ringstraße gedacht zu werden brauchte, wenn auch diese Umgehungsstraßen sich, wie dies z. B. im Entwurfe „Jeschkenstadt" geschehen ist, dann in der Projektion zu einer Art von Ring zusammenschließen. Alsdann wäre auch der Bestand der älteren Stadtteile schonender zu behandeln, als in den meisten, selbst in preisgekrönten Entwürfen geschehen ist. Vor noch nicht allzulanger Zeit hat Cornelius Gurlitt in einem Vortrage grundsätzlich die Führung neuer Verkehrsstraßen tangential zur alten Stadtlage empfohlen — ein Mittel, das ich auch schon wiederholt zur Erhaltung alter geschlossen bebauter Dörfer angewandt habe.

Jedenfalls ist durch die Hinzufügung dieser Forderungen der Kreis der zur Beurteilung gestellten Entwürfe, deren Zahl mit 19 ohnehin schon keine hohe war, stark eingeengt worden, so daß der von einem freieren Standpunkte an die Entwürfe herantretende Betrachter zu einem etwas anderen Ergebnisse kommen muß. Insbesondere scheint der vorhin bereits erwähnte Entwurf „Jeschkenstadt" nicht die verdiente Würdigung gefunden zu haben. Er ist mit neun anderen Entwürfen schon von vornherein ausgeschieden worden „wegen Unfertigkeit der Arbeit, unzureichenden Nachweises der Steigungsverhältnisse, ungenügender Berücksichtigung der Geländeverhältnisse und des Ortscharakters oder allgemeiner Mängel". Unfertig sind aber auch die angekauften Entwürfe, und selbst der mit dem I. Preise gekrönte Entwurf, der die Außengelände fast unbearbeitet gelassen hat. Auch fehlt gerade in diesem Entwurfe die Angabe der Steigungsverhältnisse. Dagegen sind in dem Entwurfe „Jeschkenstadt" die Geländeverhältnisse wohl berücksichtigt und der Ortscharakter sogar gut getroffen. Dies ist auch nicht weiter verwunderlich — hat sich doch dessen Verfasser, Architekt Oskar Rößler, schon durch seinen Bebauungsplan für das Reichenberger Ausstellungsgelände, das einen erheblichen, und zwar den landschaftlich reizvollsten Teil des Wettbewerbsgebietes umfaßt, die Anerkennung eines Meisters im Städtebau, Karl Henrici, zu erfreuen gehabt.

Es dürfte deshalb recht und billig sein, neben den preisgekrönten Entwürfen auch den Entwurf „Jeschkenstadt" — dazu vgl. die Tafeln 60 und 61 nebst Textbildern 2 und 3 — der öffentlichen Beurteilung zu unterbreiten. Leider mußte aus diesem Grunde auf die bildliche Wiedergabe der angekauften Entwürfe verzichtet werden, obwohl der Entwurf „Über Berg und Tal" der Architekten Walter Norden und August Schaeftlein in Bozen bei viel Radikalismus viele gute Einfälle und der Entwurf „Genius loci" des Dr.-Ing. Roman Heiligenthal in Essen (Ruhr) eine vortreffliche Lösung zur Gewinnung einer zweiten Verkehrsstraße zum Bahnhofe (durch Ausbildung der Fabrikstraße an Stelle der Neißestraße) enthält. Der an dritter Stelle ausgezeichnete Entwurf „Wohlfahrt", eine gemeinsame Arbeit der Ingenieure Johann Theodor Jäger und Ernst Schüller mit dem Obergeometer Franz Miclaucic, sämtlich in Wien, hat sich mit einer Tafel (No. 59) begnügen müssen; die an erster und zweiter Stelle ausgezeichneten Entwürfe „Heimat, ich grüße dich" der Architekten Wilhelm Habel und Walter Kreuzer in Barmen, sowie „Bekrönte Hügel, offene Täler" des Architekten Emil Maul in Charlottenburg sind mit den Tafeln 54 bis 58, ersterer auch noch mit Textbild 1, vertreten. Für die Auswahl der Blätter sind überdies der Maßstab und die Art der Darstellung ausschlaggebend gewesen. Aus diesem Grunde konnte auch der Gesamtplan von „Jeschkenstadt" nicht gebracht werden. Lobende Erwähnung verdient übrigens noch der Entwurf „Omnes ad loca" des städtischen beh. autor. Architekten Josef Schuh in Reichenberg.

Dazu mögen noch einige erläuternde Bemerkungen gestattet sein. Reichenberg, mit Ruppersdorf und Harzdorf bereits zusammengewachsen, ist von einem Kranz selbständiger Vororte umgeben, wie Habendorf, Paulsdorf, Rosenthal I und II, Johannesthal, Franzendorf, Röchlitz usw., die der Eingemeindung harren. Die Stadt hat 35 000 Einwohner und wie die Vororte blühende Fabrikbetriebe, in denen Tuche und Wollwaren erzeugt werden. Zahlreiche flache, zum Teil steil abfallende Hügel zwischen Bachläufen weisen dem in mehrfachen Krümmungen die Stadt durchziehenden Neißefluß seinen Weg. Der tiefste Punkt des Stadtgebietes liegt 340 m, der höchste 413 m, der Altstädtische Platz 374 m über dem Meere. Der das ganze Reichenberger Tal beherrschende Jeschkenberg erhebt sich bis zu 1010 m, der frühere Neustädtische Platz heißt jetzt Bismarckplatz. Die Neustadt wurde 1630—1633 angelegt, vorher schon (1609) die Weberkolonie Catharinberg, nach einheitlichem Plane endlich 1787 die Christianstadt auf dem Lerchenberge mit dem Franz-Liebig- (früher Linden-) Platz.*) Seitdem hat

*) Vgl. dieserhalb die Abhandlung des Konservators Wilh. Augst in Reichenberg über Alt-Reichenberg (Monatsschrift für das geistige Leben der Deutschen in Böhmen. Druck und Verlag von Karl Bellmann, Prag).

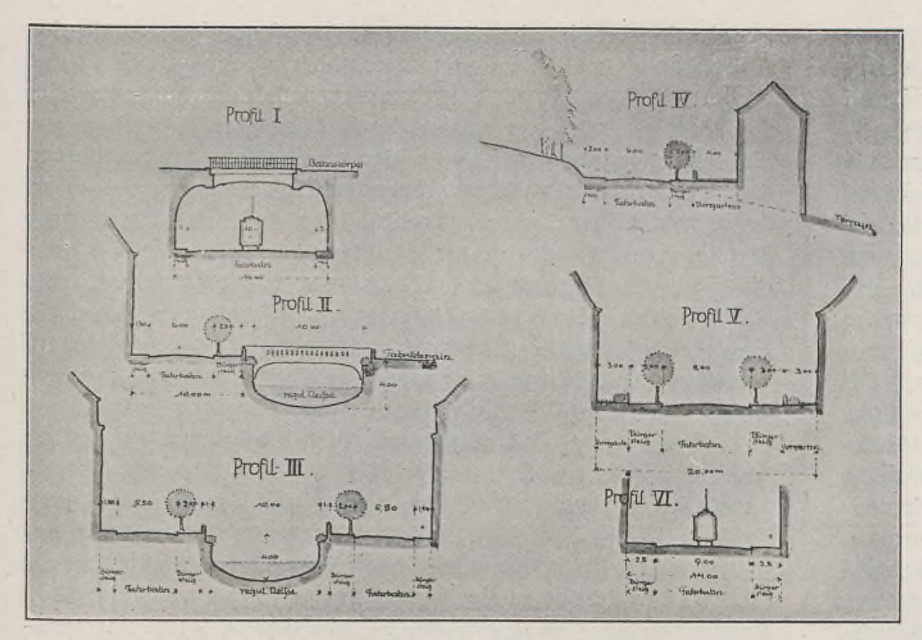



Abb. 1. Aus dem Entwurfe: „Heimat, ich grüße dich“.

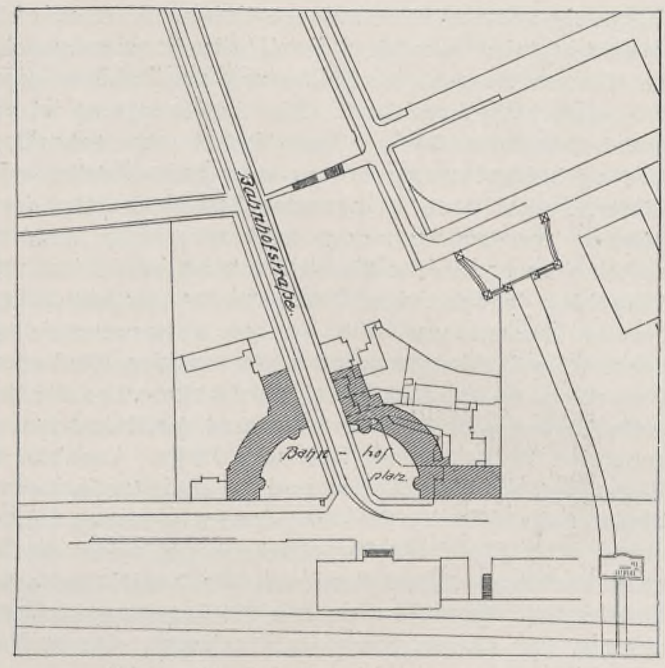



Abb. 2. Aus dem Entwurfe: „Jeschkenstadt“.

sich die Bebauung ziemlich wild über die Umgebung ausgebreitet und damit Schwierigkeiten geschaffen, die zu überwinden, eine genaue Ortskenntnis erheischt. Man darf deshalb wohl dem Zweifel Raum geben, ob in diesem Falle ein allgemeiner Wettbewerb angebracht war. Das Ergebnis des Wettbewerbs erbringt dafür die Bestätigung. Es konnte sich hier nicht darum handeln, vielerlei Ideen zu sammeln — dazu ist die Zahl der Möglichkeiten in den meisten Fällen viel zu gering; in einigen Fällen schrumpft sie gar auf eine einzige durchführbare zusammen. Es konnte im wesentlichen nur darauf ankommen, aus der Not eine Tugend zu machen, die verhältnismäßig beste Lösung herauszusuchen. Das dazu notwendige örtliche Studium konnte nicht von jedem Teilnehmer am Wettbewerb vorausgesetzt werden, und deshalb kann es auch nicht überraschen, daß es in fast allen Entwürfen, auch in den preisgekrönten, von undurchführbaren Vorschlägen wimmelt.

Zunächst von mehr oder weniger fraglichen oder gar unnötigen „Verbesserungen“ im Stadtgebiete, wie z. B. der Durchbruch der Schloßgasse über die Wiener und Schückerstraße hinweg, hinter der Dechantei vorbei bis zur Gabelung der Kratzauer und Wallensteinstraße, der den Abbruch wertvoller Häuser erfordern und eine zum Teil nur einseitig bebaute Straße mit hohen Stützmauern mit sich bringen würde, ohne dem Verkehr wesentlich zu nützen — oder der Durchbruch vom Altstädtischen Platze aus, ebenfalls hinter der Dechantei vorbei, zur Ladegasse im Viertelbogen über die Neiße hinweg bis zur Franzensdorfer Straße, außerdem noch Brücken erheischend — Millionenvorschläge, die selbst in großstädtischen Verhältnissen auf Bedenken stoßen würden. Andere wollen den Block zwischen Schücker- und Wiener Straße der Länge nach aufschneiden, den ganzen Stadtteil zwischen der Zillergasse, der Breiten Gasse und der Papiergasse niederlegen und neu aufteilen, die Fischergasse verbreitern, obwohl parallel dazu eine neue breite Straße geplant wird, die Turnerstraße mit der Ruppersdorfer Straße verbinden trotz des großen Höhenunterschiedes auf eine kurze Länge, den jetzt so ansprechenden Tuchplatz um eines Monumentalbaues willen zerstören, in der Wiener Straße das Gebäude der Finanzdirektion abbrechen, um an seine Stelle ein Denkmal zu setzen, von der Bahnhofsstraße eine Schrägverbindung zur Andreas- und Franzensdorfer Straße durchtreiben u. a. m.

Wird die innere Stadt in etwas von dem durchgehenden Verkehr entlastet, dann genügen im allgemeinen geringe Änderungen, um bequemere Verbindungen herzustellen und

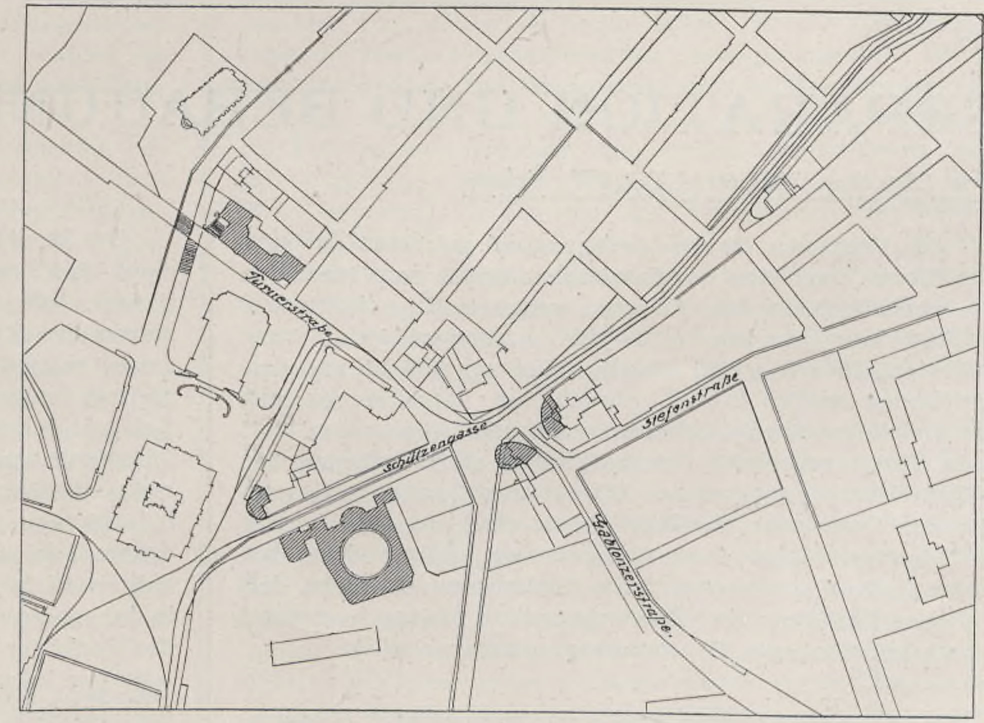



Abb. 3. Aus dem Entwurfe: „Jeschkenstadt“.

gutgelegene Bauplätze aufzuschließen. Von wirklicher Bedeutung sind besonders zwei, allerdings sehr schwierig zu lösende Fragen, die Entlastung der Schützengasse und Bahnhofsstraße betreffend. Die Schützengasse ist am Altstädtischen Platze bis zur Rudolfschule sehr schmal, müßte also verbreitert werden, was sehr hohe Kosten erfordern dürfte, zumal noch in neuester Zeit Neubauten darin zugelassen worden sind, oder muß umgangen werden, was auf eine kurze Strecke die Straßenbahn jetzt schon tut. Der Vorschlag jedoch, vom Theaterplatze aus zur Liliengasse durchzubrechen und von da zur entsprechend zu verbreiternden Dohlengasse unter gleichzeitiger Umbauung der Fleischergasse umzuknicken, wird kaum angehen, weil der erste Anstieg sehr steil ausfallen und der Knick dem durchgehenden Verkehr hinderlich sein dürfte. Auch der weitere Vorschlag, die Bergelgasse und die Schützengasse zu verbinden nahezu in der Richtung des vorhandenen Stadtweges, etwas schräg auf die Rudolfschule zu, wozu die Bergelgasse hoch angeschüttet werden müßte, bedarf noch genauerer Überlegung. Es wäre dies, wie die Regelung der Verkehrsanlagen der älteren Stadtteile überhaupt, eine Aufgabe für sich, die nicht so nebenher in einem allgemeinen Wettbewerb gelöst werden kann. Das betrifft auch die Verbreiterung der Wiener und der Schückerstraße, bei der unter Umständen mit Laubenanlagen für den Fußverkehr zu rechnen sein würde.

Für die Entlastung der Bahnhofsstraße gilt es zunächst die Vorfrage zu entscheiden, wo am besten der Eisenbahndamm zu durchtunneln ist zur Verbindung mit dem jenseits der Bahn gelegenen Stadtteil Kranich. Die im Entwurf „Genius loci“ vorgeschlagene Lösung wurde schon erwähnt, bei der mühelos die Höhe der Röchlitzer Straße zu gewinnen ist. Es kann aber auch die Neißestraße gewählt werden, wenn sie mitten durch den Block zwischen Wehrgasse und Mühlgraben fortgesetzt wird, nicht aber am Mühlgraben selbst entlang, weil dann, um zur Röchlitzer Straße herüberzukommen, bis 10 m hohe Anschüttungen mit Stützmauern notwendig werden, die nicht nur die ganze Poesie des Mühlgrabenweges zerstören, sondern auch den Anbau an der Straße fast unmöglich machen würden. Als weitere Folge hat sich in mehreren Entwürfen entweder der Verzicht auf die am anderen Ufer bereits vorhandene Bebauung ergeben, sei es an der unmittelbar am Steilhange des Mühlgrabens entlang führenden Kaiserstraße, sei es an der etwas höher hinauf parallel dazu geführten Röchlitzer Straße, und sie durch Grünanlagen zu ersetzen — oder die Verschmälerung der Röchlitzer Straße selbst, die Verschiebung der Straßenbahn von der Kaiserstraße auf die Uferböschung usw. Merkwürdigerweise ist niemand darauf verfallen, die Straßenbahn in die Röchlitzer Straße zu verlegen. Also auch hier Schwierigkeiten über Schwierigkeiten!

Diesen zum Teil phantastischen Planungen gegenüber berührt die bescheidene Zurückhaltung des Entwurfs „Jeschkenstadt“ fast wohltuend, der, sich in den Grenzen der Möglichkeit haltend, neben anderen Verbesserungen sehr erwägenswerte Vorschläge zur Ausgestaltung der Schützengasse (siehe Textbild 3) und der Neißegasse gemacht hat, wenn auch zuzugeben ist, daß durch die Römheldgasse keine nennenswerte Entlastung der Bahnhofstraße zu erzielen sein dürfte.

Ähnlich liegt es bei den Entwürfen für das Gesamtgebiet. Eine Geländeregelung, die auf eine weite Strecke zur Anlage eines Schulhofes eine 7 m hohe Anschüttung vorsieht, eine Straßenführung am Monstranzberge über eine Mulde hinweg mit 15 m hohen Dammböschungen oder über die Sperrmauer der Harzdorfer Talsperre hinweg, die sich am gegenüberliegenden Ufer tief in den Felsen hineinbohrt, überhaupt senkrecht auf den Berg hinaufführende Straßen mit großen Steigungen, die Anlage eines Rieselfeldes mitten im bebauten Stadtgebiet oder eines Fabrikviertels unterhalb des Keilsberges, die Führung endlich einer Schnellbahn Zittau—Langenbrück—Gablonz auf schmalen Bezirksstraßen, die zugleich dem Automobilverkehr dienen, sind wohl samt und sonders auf unzureichende Ortskenntnis zurückzuführen. Es dürfte deshalb nicht zuviel gesagt sein, wenn der Wettbewerb als ein so gut wie ergebnisloser bezeichnet werden muß.

# SEPARATION UND BEBAUUNGSPLAN.

Von Dipl.-Ing. HUGO ALTHOFF, Erfurt.

Die Frage der Baulandumlegung ist in diesen Blättern des öfteren nach den verschiedensten Seiten von berufener Seite behandelt worden. Es ist an mehreren Einzelbeispielen nachgewiesen worden, daß eine Zusammenlegung verschiedentlich erfolgreich durchgeführt worden ist und den Beteiligten reichen Vorteil gebracht hat. Andererseits sind auch viele gewichtige Stimmen vorhanden, die dartun, daß man durch geschickte Straßenführung ohne Umlegung im allgemeinen gut auskomme. Die einen verlangen ein Gesetz, das den Gemeinden die Möglichkeit gibt, eng geschichtete und unregelmäßige Gemarkungen zweckmäßig dem Bebauungsplane anzupassen, andere behaupten mit Recht, daß sie ohne Umlegung und Zonenenteignung bislang immer zu einem annehmbaren Ergebnisse gekommen sind.*)

Der Streit ist unentschieden, man kann beiden Richtungen recht und unrecht geben, es ist zweifellos, daß man, wie Camillo Sitte in dem Eröffnungsaufsatz des ersten Jahrganges des Städtebaues 1904 und nach ihm andere an Beispielen zeigten, durch geschicktes Anpassen an die Eigentumsgrenzen geeignete Baugrundstücke schaffen kann; jedem, der sich mit den bis ins einzelne gehenden Arbeiten der Fluchtlinienfestsetzung befaßt hat, hinwiederum ist es nicht verborgen geblieben, daß man durch Rücksichten auf die Eigentumsgrenzen oft gesundheitliche und ästhetische Vorteile in den Kauf geben mußte. Es liegt mir fern, nach der einen oder anderen Richtung meine Stimme abzugeben. Tatsache ist, daß in der einzigen Stadt, Frankfurt am Main, der durch Gesetz das Recht der Umlegung verliehen worden ist, bislang wenig oder gar keinen Gebrauch davon gemacht worden ist, daß sich auf dem Boden friedlicher Vereinbarung dagegen verschiedene Umlegungen erfolgreich vollzogen haben. Auch

*) Der Aufsatz ist vor Veröffentlichung des preußischen Wohnungsgesetzentwurfes, der die Baulandumlegung bereits vorsieht, geschrieben.

in schwierigen Fällen, wo man sich bei Legung der Fluchtlinie selbst über die zukünftige Regelung der Eigentumsverhältnisse kein Bild machen konnte, hat sich ohne Mitwirkung der Gemeinde unter den benachbarten Grundstücksbesitzern ein Ausweg gefunden.

Der entgegengesetzte Fall verdient aber einmal der Würdigung.

Im Laufe der Jahre sind viele Gemeindefluren des Segens*) der Separation teilhaftig geworden. Die Umlegung von land- und forstwirtschaftlichen Grundstücken ist ja gesetzlich geregelt und bietet geringere Schwierigkeiten.

Aber noch immer ist die Zahl der noch nicht davon betroffenen Gemeindefluren ganz erheblich. Je mehr nun in den letzten Jahrzehnten die Großstadtbewegung herrschend geworden ist, die Ausbildung der Ortschaften zu kleinen Städten, der Kleinstädte zu Großstädten, um so geringer wird die Zahl der Separationen, wo für die Umlegung rein landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Zwecke maßgebend sind. Es muß vielmehr in den weitaus meisten Fällen damit gerechnet werden, daß ein kleinerer oder größerer Teil des der Separation unterliegenden Geländes in kürzerer oder längerer Zeit der land- und forstwirtschaftlichen Benutzung entzogen und der Bebauung zugeführt wird.

Hier ist nun Gelegenheit gegeben, alle Schwierigkeiten, die dem Städtebauer beim Entwurf des Bebauungsplanes durch die Grundstücksgrenzen in den Weg gelegt werden, mit einem Schlage zu beheben, den Bebauungsplan rein nach künstlerischen, hygienischen und wirtschaftlichen Grundsätzen aufzustellen und die Eigentumsgrenzen dem fertigen Plane anzupassen.

Gewiß ist es möglich, und gerade die Leichtigkeit, mit der die Regelung erfolgen kann, wird und hat auch in vielen Fällen dazu geführt, nicht immer zum Nutzen der Sache, ausgiebig davon Gebrauch zu machen.

Die Umlegung erfolgt, wenn bauliche Rücksichten ausscheiden, nach ganz bestimmten Grundsätzen, es wird dahin gestrebt, an geeigneter Stelle möglichst große, für land- und forstwirtschaftliche Zwecke gut benutzbare Flächen zu schaffen, es ist deswegen das Rechtecksystem im allgemeinen das Gegebene, als Zufahrts- und Scheidewege werden die sogenannten Separationswege ausgemessen und als öffentliche Wege in den Besitz der Gemeinden überführt.

Bei der Umlegung nach einem vorher aufgestellten Bebauungsplane ist es klar, daß das Rechtecksystem nicht überall durchgeführt werden kann, die notwendigen Radialstraßen machen das in vielen Fällen unmöglich, es ist also natürlich, daß sich landwirtschaftliche und zukünftige bauliche Ausnutzung oft entgegenstehen müssen. Die etwas schwierigere landwirtschaftliche Bewirtschaftung läßt sich der Besitzer ja gern gefallen, wenn er damit rechnen kann, daß in 10 oder 15 Jahren die Bebauung herantritt und er hohe Baulandpreise erzielen kann; wo aber die Bebauung noch sehr weit hinausliegt, wo es fraglich ist, ob überhaupt jemals die bebaute Zone sich soweit vorschieben wird, führt die ständige, wenn auch geringe Behinderung mit der Zeit zu Unzuträglichkeiten und auch zu wirtschaftlichen Nachteilen.

Es kommt noch eins hinzu. Wenn, wie es öfter geschieht, die Straße in der zukünftigen Breite ausgewiesen wird, so muß entweder die Straße vollständig freigelegt werden, oder das vorläufig nicht gebrauchte Straßenland wird von der Gemeinde vermietet. Das erstere wird in Fällen, wo die Bebauung noch in weiter Ferne liegt, eine Ausnahme sein; die Vermietung wird naturgemäß an den Besitzer des Hinterlandes ohne Mietzins erfolgen müssen; da es doch im Grunde genommen so lange ihr Eigentum bleiben sollte, bis die Ausnutzung des Gebietes als Bauland erfolgt. Jeder Eigentümer hätte auf einen zu seinem Grundbesitz im Verhältnis stehenden Teil der Mietflächen Anspruch. Daß auch dieses sich kaum durchführen läßt, liegt auf der Hand. Es liegen also auch hier Ungerechtigkeiten vor, die klein sind im Verhältnis zu einem in 10—15 Jahren zu erhoffenden Baulandpreis, mit der Zeit aber von Bedeutung werden können.

Treffen diese Nachteile in erster Linie die Besitzer, die, wenn auch schlecht beraten, schließlich doch in der Gesamtheit ihre Einwilligung dazu gegeben haben, so entstehen doch auch durch eine zu weite Ausdehnung des Bebauungsplanes im landwirtschaftlichen Gebiete Nachteile allgemeiner Natur.

Jede Stadt und jede Gegend haben ihre bestimmte Bauweise; im allgemeinen ist sie durch eine besondere Bauordnung geschützt. Nichts ist aber wandelbarer als diese. Besonders aufblühende Orte sind durch die ständig wechselnden Vorbedingungen, durch die wachsenden gesundheitlichen Anforderungen usw. alle paar Jahre zu einer Änderung gezwungen.

Bald ist es notwendig, die zweigeschossige Bauweise in die dreigeschossige umzuwandeln, bald fördert die zulässige Bebauung von 3/20 nicht genug den erwarteten Zuzug, man muß auf 3/10 hinaufgehen, nicht selten kommt es vor, daß das für Wohnhausbau vorgesehene Gelände von der Industrie mit Beschlag belegt wird.

Der überlegende Städtebauer trägt dem in der Stadtmark Rechnung, indem er vorläufig nur die Hauptverkehrs- und Ringlinien festlegt und sich über die Wohnstraßen ein Bild macht. Kommt dann die Entwicklung anders als vorauszusehen war, so ist es leichte Mühe, die für die Wohnstraßen vorhandenen theoretischen Linien umzustoßen. Solch eine Nachprüfung des Bebauungsplanes ist öfter notwendig. Da sitzt man nun fest, wenn man sich mit der Separation der Flur zu weit festgelegt und Straßen ausgeschieden hat; jede Bauweise erfordert ihre besondere Blocktiefe und Blockgestaltung, in der rein landwirtschaftlich umgelegten Flur wird es mit einiger Mühe immer gelingen, widerstreitende Bestrebungen zusammenzubringen; einen einmal fix und fertig festgelegten, mit Straßen umgebenen Baublock meinetwegen von 60 auf 80 m Tiefe zu bringen oder umgekehrt, ist immer schon ein schwieriges Unternehmen.

Die Änderung der Bauzonenordnung bleibt auch nicht ohne Einfluß auf die Platzanlagen. Größe, Lage und Gestaltung sind oder sollten doch anders in der viergeschossigen und in der zweigeschossigen, anders in der geschlossenen und in der offenen Bauweise sein; man sitzt also auch hier fest, entweder wird man gezwungen, die alte Bau- und Zonenordnung jahrzehntelang beizubehalten oder dem neuen Jungen die Jacke seines Bruders zu belassen, die natürlich nicht so gut sitzen kann, als wenn sie am eigenen Leib angemessen ist. So geht es mit Sportplätzen, mit Plätzen für Schulen und für Kirchen.

---

*) Daß die landwirtschaftliche Seperation unter allen Umständen ein Segen ist, wird ebenfalls vielfach bezweifelt — was ist dadurch z. B. nicht schon an Gemeinbesitz verloren gegangen! D. S.

Diese zu weite Festlegung hat Ähnlichkeit mit einem Großvater, der für sein Kindeskind, das noch gar nicht geboren ist, ein Haus baut, er weiß nicht, ob es ein Junge oder ein Mädchen wird, ob ein Kaufmann, ein Gelehrter oder ein Landwirt.

Auch die Kleinarbeit des Städtebauers, die in Einzelfällen durch eigenartige Sonderpläne viel Wirkung erzielt, scheidet hier zum großen Teile aus.

Was für die Blockgestaltung und die Wohnstraßen gilt, hat auch zum kleinen Teile für die Verkehrsstraßen Geltung. Auch hier ist die Art der Bebauung, wenn auch nicht sehr auf die Linienführung, so doch auf die Querschnittsgestaltung von Bedeutung, denn die viergeschossige geschlossene Bauweise bringt natürlich den zwanzigfachen Menschenstrom als die offene mit 2/10 zulässiger Bebauung. Doch kann man sich hier helfen, indem man sich Erweiterungsmöglichkeiten vorbehält.

Besondere Verhältnisse treten nun noch ein, wenn eine in der Separation befindliche Ortschaft in der Nähe einer großen Stadt liegt und mit späterer Eingemeindung zu rechnen ist. Diese Landwirte haben über Eingemeindung stets ihre eigene Meinung. In vielen Fällen sträuben sie sich gegen das Aufgeben ihrer Selbständigkeit mit Händen und Füßen. Sie legen Wert darauf, daß in dem Bebauungsplane womöglich dieses Sträuben durch schlechte Anschlußstraßen zum Ausdruck kommt. Der größere Nachbarbruder hat da allerdings ein Wort mitzureden, doch kann er sein Bedenken hauptsächlich nur inbetreff der bestehenden Anschlußstraßen zum Ausdruck bringen.

Für das der Großstadt am nächsten liegende Gelände bietet nun ein bis ins kleinste festgelegter Bebauungsplan den meisten Vorteil, weil hier auf baldige Bebauung gehofft wird.

Selbst wenn auch eine weitblickende Aufsichtsbehörde vorhanden ist, die der zukünftigen möglichen Entwicklung Rechnung zu tragen sucht, so wird die schließliche Eingemeindung doch mit größeren Änderungen zu rechnen haben; die Anpassung an die Zonenordnung, neue elektrische Linien werden an das Straßennetz der früheren selbständigen Gemeinde Anforderungen stellen, mit denen man bei Aufstellung des Bebauungsplanes unmöglich rechnen konnte.

Alle diese Änderungen werden nun wesentlich erschwert, wenn der Plan im Separationsverfahren in zu weitem Maßstabe festgelegt worden ist. Wenn durch Ausscheidung des Straßengeländes die ganze Blockgestaltung beinahe unverrückbar geworden ist, so sind neue Forderungen des Verkehrs weit schwieriger zu erfüllen, denn jede Änderung der Verkehrsstraßen ist von Einfluß auf die gesamte Wohnblockgestaltung. Ist der Städtebauer schon bei Neugestaltung der Straßen im freien Gelände durch die Eigentumsgrenzen an oft schwer zu besiegende Rücksichten gebunden, so sind ausgeschiedene Straßen ein Hemmnis, das, wenn es die Neugestaltung nicht unmöglich macht, doch einen vollständig zweckmäßigen Bebauungsplan kaum mehr zuläßt.

Auch die Frage, ob die General- und Spezialkommission und damit die Landmesser die geeignetsten Organe zur Aufstellung von guten Bebauungsplänen sind, tritt hier wieder in den Vordergrund. Ich will darauf nur kurz eingehen. Sie kommt auf die Ausgrabung des bekannten Schlachtrufes: Hie Architekt, hie Landmesser hinaus. Meiner Meinung nach kann ein guter und zweckmäßiger Bebauungsplan von einem Architekten, von einem Bauingenieur oder von einem Landmesser zustande kommen. Ein guter Sinn für Raumgestaltung kann einem jeden innewohnen und darauf, nicht auf das Darstellungsvermögen kommt es in erster Linie an. Durch gesunde Beobachtung, durch eifrige Beschäftigung und durch zweckmäßiges Studium ist jeder Befähigte in der Lage, in die Kunst des Städtebaues einzudringen.

Bislang ist die städtebauliche Ausbildung noch nicht in den Lehrplan des Landmessers aufgenommen; daß sie dieses als Mangel in ihrer Ausbildung empfinden, beweist, daß sie die Aufnahme dieses Lehrgebietes erstreben. Der Landmesser ist auf die private Weiterbildung angewiesen; diese ist z. B. dem städtischen Landmesser, dessen Tätigkeit sich doch zum größten Teile auf Festlegung von Fluchtlinien erstreckt, nicht allzuschwer gemacht; die Generalkommission halte ich nicht zur Ausbildung zum Städtebauer geeignet, da ihre Tätigkeit doch im allgemeinen auf ganz anderen Gebieten liegt.

Natürlich ist es nicht leicht, den Landmesser auch nur von der teilweisen Berechtigung vorstehender Ausführungen zu überzeugen, und gleich schwer ist es natürlich, durch Inanspruchnahme anderer Kräfte die Aufstellung eines den heutigen Begriffen der Städtebaukunst entsprechenden Bebauungsplanes durchzusetzen.

Außerdem fehlen im Separationsverfahren die Mittel, um im Wege des Wettbewerbes oder durch eine bewährte Kraft den Bebauungsplan herstellen zu lassen; die meist kleinen Gemeinden werden in den meisten Fällen kaum dahin zu bringen sein, aus öffentlichen Mitteln größere Beträge für diesen Zweck einzusetzen. Ob aber ein so hergestellter Plan überhaupt durchzuführen wäre, ist die weitere Frage; so ganz werden sich die Separationen doch nicht nach städtebaulichen Rücksichten einrichten lassen, sondern es werden Ausgleiche mit der landwirtschaftlichen Ausnutzung unvermeidlich sein, wofür wieder die Spezialkommission maßgebend sein müßte.

Sollten diese Gründe für durchschlagend noch nicht angesehen werden, so sollten die wirtschaftlichen Folgen zum Nachdenken veranlassen.

Ein niedriger Baulandpreis ist für die städtische Entwicklung von großer Bedeutung. Die Frage der städtischen Bodenpolitik ist in der letzten Zeit Gegenstand lebhafter Meinungsäußerungen gewesen. Mag man über die Wege zum Ziele verschiedener Meinung sein, so herrscht doch darin vollständige Klarheit, daß alles zu vermeiden ist, was das Steigen des Grund und Bodens von landwirtschaftlichen zu baulichen Werten begünstigt. Ich verweise bei dieser Gelegenheit auf die Ausführungen von Dr. W. Hegemann in seinem Buche „Der Städtebau nach den Ergebnissen der allgemeinen Städtebauausstellung in Berlin“ 1911 bei Ernst Wasmuth A.-G.

Leider ist bei unseren Großstädten augenblicklich in stundenweitem Umkreise kein Grundstück mehr zu landwirtschaftlichen Werten zu erstehen.

Das beste Mittel, um die Landwirte auf die bauliche Ausnutzung ihrer Grundstücke aufmerksam zu machen, ist aber die Festlegung eines Bebauungsplanes. Da wird selbst der Kühlste zum Phantasten; er läßt sich durch nichts mehr überzeugen, daß an die Bebauung seines Grundstückes in 100 Jahren kaum zu denken ist, er sieht das Häusermeer vor seiner Türe und damit die rollenden Dukaten des Baulandes.

Läßt sich nun die Festlegung der Hauptverkehrszüge auch in der Großstadt nicht umgehen, so ist man doch sehr vorsichtig in der Festsetzung des ausgearbeiteten Bebauungsplanes. Die strenge Geheimhaltung wird als ein wirkungsvolles Mittel angesehen, die Grundstückspreise niedrig zu halten. Beim öffentlichen Separationsverfahren ist das natürlich unmöglich, da kann ein jeder sich ausrechnen, wieviel Straßenfrontmeter er besitzt und danach seine Preise setzen, und das tut er.

Aus dem Gesagten ergeben sich also, kurz gefaßt, diese Folgerungen:

Bei der Separation land- und forstwirtschaftlichen Gebietes lege man sich durch den Bebauungsplan nicht zu weit fest, man begnüge sich mit der genauen Festlegung von einzelnen Baublöcken und beim Ausscheiden der Straßen mit dem voraussichtlichen Bedarf etwa für die nächsten 15 Jahre.

Weiterhin lege man nur die notwendigsten Verkehrsrichtungen fest, ob man sogleich dafür das Gelände in der notwendigen Breite der späteren Straße ausscheidet oder nicht, bleibt sich gleich, denn wenn man diese Richtungen als Separationswege ausbildet, so bietet auch die nachträgliche Festsetzung der Fluchtlinien keinerlei Schwierigkeit.

Die Zuweisung einer ausreichenden Anzahl von öffentlichen Plätzen ist im Interesse der Finanzkraft der Gemeinde wichtig. Über den absehbaren Bedarf hinaus lege man auch hier nicht Plätze für einen bestimmten Zweck fest, sondern überlasse das ruhig der Zukunft; die Plätze sind so zu gestalten, daß sie als Austauschstücke für Plätze in anderer Gegend oder als Bauland jederzeit gebraucht werden können.

Bei Gemeinwesen, bei denen ein späterer Anschluß an eine andere Gemeinde möglich ist, ist besondere Vorsicht und Überlegung am Platze. Man denke immer daran, daß der Menschen Meinungen sich oft über Nacht ändern und eine Eingemeindung schneller erfolgt, als man von Anfang denken konnte. Man verbaue sich deswegen nicht die Wege.

Die Zuziehung eines bewährten Städtebaumeisters ist auf alle Fälle zu empfehlen.

# DIE STELLUNG DER STAATSBAUTEN IM STADTBILDE.

Von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. PHILIPP A. RAPPAPORT.

Die Stellung der Staatsbauten hat sich gegen früher wesentlich geändert. Im Altertum und zum großen Teil noch im Mittelalter war jede größere Stadt ein Stadtstaat. Staatliche Bauten waren städtische Bauten. Staatswohl war Stadtwohl. Die Eigenart der öffentlichen Bauten war durch die örtliche Begrenzung gegeben. Seitdem der Staat als Ganzes Hunderte von Städten umfaßt, sind die staatlichen Bauten in den einzelnen Städten gewissermaßen Fremdlinge. Auch ist es nicht mehr wie früher, daß alles vor den öffentlichen Bauten ehrerbietig Platz macht und sich ganz nach ihnen richtet. Sie haben keine Sonderrechte mehr, ihre örtlich richtige Stellung ist oft nur schwer zu erreichen, ihre künstlerische Gestaltung ergibt sich nicht mehr ohne weiteres durch die eng begrenzte Eigenart des Staatsgebietes.

In der rechtlichen Stellung staatlicher und privater Neubauten besteht kein grundsätzlicher Unterschied. Der Staat ermöglicht durch seine Gesetze gültige Bebauungspläne, Polizeiverordnungen und Ortsstatute; er hat sich diesen Festsetzungen bei seinen eigenen Bauausführungen auch im allgemeinen zu fügen. Die wichtigsten allgemeinen Gesetzesbestimmungen für Preußen — die sich nicht durchweg mit denen der anderen Bundesstaaten decken — sind das sogenannte „Fluchtliniengesetz“ von 1875 und das sogenannte „Verunstaltungsgesetz“ von 1907. Nach dem Fluchtliniengesetz ist die Feststellung des Bebauungsplanes im wesentlichen den Gemeinden überlassen. Der Gemeindevorstand hat den Plan aufzustellen, die Genehmigung der Stadtvertretung herbeizuführen und den Plan später endgültig festzusetzen. Die polizeiliche Zustimmung zu dem Bebauungsplan ist zwar erforderlich, doch darf sie nur aus rein polizeilichen Gründen verweigert werden. Im wesentlichen bestimmt also die Stadtverwaltung die Straßen und Plätze als Grundzüge für die künftige Stellung staatlicher Gebäude. Das Fluchtliniengesetz bezieht sich nur auf Straßen und Plätze für den öffentlichen Verkehr, bestimmt nur deren Nichtbebauung.*) Für die Flächen innerhalb der Fluchtlinien, d. h. für die Bauplätze, gibt das Gesetz keine Vorschriften. Die Stadt wird in erster Linie für ihre eigenen öffentlichen Bauten sorgen. Über deren Anzahl und erforderliche Lage kann sie sich viel leichter einen Überblick verschaffen. Aber selbst wenn sie Bauplätze für Staatsbauten vorsieht, zu ihrer Freihaltung bis zum tatsächlichen Baubeginn fehlen die gesetzlichen Mittel. Es bleibt auch dem Staat nur die rechtzeitige Erwerbung des Landes übrig. — Das „Verunstaltungsgesetz“ von 1907 wirkt im wesentlichen durch die Zulässigkeit der Ortsstatute. Der allgemein gültige § 1, nach dem die Baugenehmigung wegen gröblicher Verunstaltung des Stadtbildes versagt werden muß, wird bei Staatsbauten hoffentlich nicht in Betracht kommen.

Wie durch den Bebauungsplan, so wird die Stellung der Staatsbauten auch durch die Bauordnung wesentlich beeinflußt. Aber im Gegensatz zum Bebauungsplan wird die Bauordnung von der Polizei, d. h. der staatlichen Gewalt selbst, erlassen. Dabei ist es ohne belang, ob der Staat das ihm zustehende Recht seinen unmittelbaren Beamten überträgt oder den kommunalen Beamten, den Gemeindevorständen. In den größeren Städten ist die Bauordnung eine örtliche Polizeiverordnung. Zudem bedarf sie noch der Zustimmung der Gemeindevertretung. Sie wird daher in den einzelnen Orten ein wesentlich verschiedenes Bild zeigen und soll es auch. Sie wird für einzelne Stellen gewisse Bauhöhen verbieten oder bestimmte Freiflächen verlangen usw. Durch solche Vorschriften der Bauordnung

*) Vgl. Katz, Fluchtlinienrecht 1908.

können z. B. in Stadtteilen mit offener Bebauung größere Staatsbauten einfach unmöglich gemacht oder ihre Anordnung kann sehr eingeschränkt werden.

Aber die baupolizeilichen Bestimmungen halten sich in engem, festbestimmtem Rahmen, sie können die der Polizei im allgemeinen zustehenden Befugnisse nicht überschreiten. Wesentlich wichtiger für die Staatsbauten ist die Menge einzelner Ortsstatute. Sie enthalten in den verschiedenen Gemeinden ein mannigfaches Aussehen und eine Unsumme von Einzelbestimmungen. Wichtig sind vor allem die Ortsstatute auf Grund des „Verunstaltungsgesetzes". Sie beziehen sich meist auf rein schönheitliche Forderungen. Es werden örtliche Bestimmungen für die künstlerische Stellung der Staatsbauten maßgebend. Bereits mehrfach sind die Ortsstatute mit der künstlerischen Stellung der Staatsbauten in Gegensatz geraten. Das kann leicht zu unerquicklichen Auseinandersetzungen führen. Bekannt ist auch, daß schon Bestrebungen im Gange sind, die zu weitgehende Freiheit örtlicher Gesetzgebung auf diesem Gebiet einzuschränken.

Die Zahl der einengenden Bestimmungen für staatliche Neubauten ist jedenfalls groß. Die Möglichkeit, jeweils die aus örtlichen, verkehrstechnischen und schönheitlichen Gründen geeignete Baustelle zu wählen, ist dadurch recht beschränkt. Und doch sollten nur solche Gründe für die Stellung der Staatsbauten im Stadtganzen maßgebend sein. Die Kirchen, bei denen der Staat als Patronatsbauherr auftritt, mögen hier unberücksichtigt bleiben. Sie können als Staatsbauten im Sinne dieser Ausführungen nicht gelten. Ihre Stellung im Stadtbilde ist natürlich außerordentlich wichtig. Auch eine Gruppe von Staatsbauten wird hier absichtlich übergangen, das sind die Hochbauten der Eisenbahnverwaltung. Ihre Stellung ist an die Führung der Gleise gebunden. Werden Empfangsgebäude u. dgl. errichtet oder verlegt, so wirkt ihre Lage in der Regel planbildend, d. h. der Bebauungsplan hat sich nach ihnen zu richten.

Durch die örtliche Stellung der Staatsbauten ist am meisten ihre Wirkung im Stadtbilde bedingt. Maßgebend für die örtliche Stellung aller Staatsbauten ist die Größe der Stadt, sowohl nach Einwohnerzahl als nach Ausdehnung; dann die Oberflächengestaltung der Stadt, ob eben oder in sehr bewegtem Gelände; schließlich die Eigenart der Stadt, ob vorwiegend Industrie- oder Wohnstadt. Maßgebend für die örtliche Stellung der einzelnen Staatsbauten ist die Besonderheit ihrer Benutzung in Rücksicht auf die Einwohnerschaft. In den letzten Jahren macht sich allerdings eine starke „Landflucht" der Staatsbauten bemerkbar. Maßgebend sind zum Teil fiskalische Gründe. Bei der schnellen Entwicklung der Städte ist das Gelände draußen billiger. Es ist rechtlich nicht möglich, Bauplätze für Staatsbauten im Bebauungsplan freizuhalten. Der Staat muß sich meist nach Festsetzung des Planes geeignete, nicht zu teure Bauplätze suchen. Maßgebend sind auch gesundheitliche Gründe. An der Schaffung möglichst gesunder, freier Arbeitsstätten ist den beteiligten Behörden vor allem gelegen. Bei Seminaren, Schulen usw. erscheint das auch ohne weiteres naheliegend. Aber auch Gerichtsbauten, Steuerämter usw. werden neuerdings gern aus dem Stadtinnern hinausgelegt. Vom geschäftlichen und verkehrstechnischen Standpunkte wird das in jedem einzelnen Falle eine sorgsame Überlegung erfordern. Tatsächlich sind die Städte selbst mit dieser Stellung staatlicher Neubauten meist nicht einverstanden. Es pflegt sich oft ein heftiges Für und Wider zu erheben.

Die Lage der Staatsbauten zu den einzelnen Straßen und Plätzen der Stadt ist von großer Wichtigkeit. Die Gestaltung des Bebauungsplanes müßte von vornherein mit Stellung und Anordnung der Staatsbauten Hand in Hand gehen. Nur so wäre vom Verkehrsstandpunkt eine leicht auffindbare, leicht zugängliche Lage sicherzustellen. Nur so wäre auch vom Schönheitsstandpunkt der mannigfachen Schwierigkeiten Herr zu werden, die sich für die neuzeitlichen Staatsbauten durch ihr Gebundensein an den vorhandenen Bebauungsplan ergeben. Jetzt können die mannigfachen Grundsätze des künstlerischen Städtebaues nur in wenigen Fällen voll zur Wirklichkeit werden.

Am meisten Freiheit werden die Staatsbauten in rein architektonischer Hinsicht haben. Das bedingt in engerem Sinne ihre künstlerische Stellung im Stadtbilde. Freilich wird auch bei Staatsbauten eine sorgsame Rücksicht auf die Umgebung, und insbesondere in den geschlossenen Straßen der Altstadt eine weitgehende Rücksicht auf das Bestehende zu fordern sein. Der Bau muß sich seinem Wesen nach den besonderen Eigenheiten der Stadt einfügen. Allerdings braucht er seine Stellung als Staatsbau nicht zu verleugnen.

In ihren Wünschen und Forderungen inbetreff der architektonischen Gestaltung pflegen einzelne Städte recht weit zu gehen. Es ist schon auf die Forderungen einzelner Ortsstatute hingewiesen worden. Das Wesen der heimatlichen Bauweise darf nicht mißverstanden werden. Man vergesse doch nicht, daß ein gotischer Bau in Straßburg einem gotischen Bau in Magdeburg weit ähnlicher war als ein gotischer Bau in Straßburg einem barocken Bau ebendort. Und je weiter die Stilformen vorschreiten, je leichter Verkehr und Ausgleich sind, um so ähnlicher werden die Bauten der verschiedenen Landesteile. Ein „Biedermeierbau" aus Königsberg ähnelte bereits viel mehr einem Biedermeierhaus in Koblenz, als das entsprechend mit den Bauten zur Zeit der Gotik der Fall war. Tiefgehende Unterschiede, wie den Backsteinbau der Küste und den Putzbau Süddeutschlands, die feinere Abwandlung der Stilformen je nach den einzelnen Landesteilen und örtlichen Materialien wird auch ein noch weitgehenderer Ausgleich nicht verwischen können. Gewisse große Formen aber — erinnert sei an Messels Warenhausbau — werden sich heute schnell alle Landesteile erobern. Es ist Sache des Künstlers, sie für die einzelnen Gebiete entsprechend zu gestalten. Aber man soll ihnen den Eingang nicht verwehren, „weil sie früher nicht dort waren". Besonders für größere Bauten und Baugruppen im Erweiterungsgebiet der Stadt muß eine gewisse Freiheit gestattet sein. Hier liegt in der Regel ein bestimmter Baucharakter nicht vor. Wenn der Staat hier künstlerisch wertvolle Bauten schafft, so kann man diese als Mittelpunkte künftiger Kunstentwicklung ansehen. Die kleinen Häuser haben sich dem einzufügen. Nicht umgekehrt. Es kann nicht als richtig anerkannt werden, ängstlich zu forschen, ob die dabei angewendeten Einzelformen in der betreffenden Stadt genau so bereits vorhanden sind oder nicht. Noch weniger kann es als richtig bezeichnet werden, bei jedem Staatsbau unbedingt neue, „moderne" Formen in der Einzelbildung zu verlangen. Grundlage kann für die künstlerische Bewertung auch der Staatsbauten nur sein, daß sie ein Ausdruck ihrer Zweckbestimmung sind und daß sie in bezug auf Bauart und Baustoffe dem Landesteil angepaßt sind. Man sollte den großen Staatsbauten das ihnen natür-

lich zustehende Recht, gewissermaßen tonangebend zu sein, nicht von vornherein verkümmern. Offensichtlich liegt hierin eine große Verantwortung. Bis in alle Einzelheiten hinein wird bei Staatsbauten eine sorgsame Durchbildung zu fordern sein.

Durch mannigfache Punkte kann die rechtliche, örtliche und künstlerische Stellung der Staatsbauten in der Stadt ungünstig beeinflußt werden. Erwünscht erscheinen einige Maßnahmen, die einer angemessenen Stellung der Staatsbauten förderlich sind. Bestimmte Vorschläge sind schwer zu machen, es mögen nur Anregungen versucht werden. In rechtlicher Beziehung erscheint ein stärkeres Zusammenarbeiten der staatlichen und städtischen Behörden, vor allem eine gleichzeitige Aufstellung von Bebauungsplan und Bauordnung erwünscht. Im Königreich Sachsen bestehen zum Teil solche Bestimmungen. In vollem Umfange durchgeführt sind sie im neuen englischen Städtebaugesetz vom Jahre 1909. Ferner wird die Freihaltung der erforderlichen Plätze für öffentliche Bauten im Gesetz vorzusehen sein. Enteignung und Entschädigung würden sich nach den Gesetzesbestimmungen für Freihaltung öffentlicher Straßen und Plätze zu richten haben. Die zurzeit eifrig erörterte Änderung des Verunstaltungsgesetzes erscheint trotz der zuweilen bedenklichen Vorschriften der Ortsstatute nicht erforderlich. Es wird genügen, wenn die zum Zustandekommen der Ortsstatute notwendige Genehmigung der Bezirksausschüsse strenger gehandhabt wird. Tatsächliche Übertreibungen werden so vermieden werden können, ohne daß das Staatsgesetz schon nach sechs Jahren wieder abgeändert wird. Allgemein wird bei den einschlägigen Gesetzesvorschriften und Polizeiverordnungen durch eine möglichst zwanglose Verständigung aller Stellen am leichtesten eine gedeihliche Anwendung möglich sein.

Die zweckentsprechende Stellung der Staatsbauten wird durch Änderung der rechtlichen Grundlagen schon sehr erleichtert werden. Erwünscht erscheint — und hierbei wird seitens mancher Staatsbeamten Widerspruch geltend gemacht werden — bei der Wahl des Bauplatzes ein engeres Benehmen mit der Stadtverwaltung. Nicht daß die Privatwünsche jedes Bürgers berücksichtigt werden sollen. Aber eine gutachtliche Anhörung der maßgebenden städtischen Körperschaften erscheint gut. Der Staatsbau wird doch ein Teil ihrer Stadt.

Für die künstlerische Gestaltung der Staatsbauten ist eine möglichste Einheitlichkeit in der Entwurfsbearbeitung und Ausführung erwünscht, wie sie in einzelnen Bundesstaaten auch bereits angestrebt wird. Bei der gleichzeitigen Planung und Planausführung mehrerer Staatsbauten mit verschiedenen Bestimmungen dürfte eine einheitliche Bearbeitung aller Bauten unbedingt notwendig sein. — Umgekehrt muß von der städtischen und privaten Bautätigkeit verlangt werden, daß sie auf die Staatsbauten mehr Rücksicht nehmen. Die Fälle sind gerade in letzter Zeit nicht selten, daß kaum fertiggestellte, künstlerisch recht wertvolle Staatsbauten in ihrer Wirkung durch unrichtige, aber vermeidbare Bauweise in der Umgebung stark beeinträchtigt sind. — Das sind im kurzen einige Andeutungen. Sie können nicht erschöpfend sein, sollen die Wichtigkeit der Sachlage nur betonen.

Für Gestaltung und Entwicklung der deutschen Stadt ist jede Maßnahme, die eine angemessene, zweckentsprechende und würdige Stellung der Staatsbauten im Stadtbilde fördert, im höchsten Maße wertvoll.

# DIE ORGANISATION DER BREMER STADTERWEITERUNGSARBEITEN.

Von ADOLF MUESMANN, Bremen.

Wie in vielen anderen Städten wurden auch in Bremen noch im letzten Jahrzehnt Fluchtlinien und Planstraßen teils von staatlichen Tiefbaustellen, teils von Landmessern bearbeitet. Auch war es den Grundbesitzern selbst gestattet, Straßen auf ihren Geländen zu entwerfen. Sie mußten sich eine staatliche Aufsicht nur darüber gefallen lassen, ob ihre Absichten den öffentlichen Interessen widersprächen. Der Begriff des öffentlichen Interesses wurde zu jenen Zeiten noch sehr weit aufgefaßt, und so war die Stadterweiterung in Verbindung mit den staatlicherseits auch nur von Fall zu Fall von einer Deputation für Regelung der Baulinien vorgenommenen Planungen am Ende nichts anderes als ein Aneinanderfügen einzelner Straßenteile zu einem möglichst unorganischen Ganzen, das überdies die Berücksichtigung höherer, wie stadtgesundheitlicher, volkswirtschaftlicher oder künstlerischer Gesichtspunkte für die Bebauung vollkommen vermissen ließ.

Die Nachteile dieses Verfahrens wurden außer in Fachkreisen alsbald auch von Senat und Bürgerschaft erkannt, und schon 1906 regte sich der Wille zu einer grundlegenden Änderung, der sich dann 1908 zu einem auf breiter Grundlage aufgebauten Beschluß der Bürgerschaft über den Ausbau der Stadterweiterungsarbeiten verdichtete. Der Beschluß hatte folgenden Wortlaut:

„Die Bürgerschaft hält die Ausarbeitung eines generellen Bebauungsplanes für das Stadtgebiet und die für die Bebauung zunächst in Betracht kommenden Teile des Landgebiets und im Anschluß daran Spezialbebauungspläne für erforderlich.

Die Bürgerschaft hält zur einheitlichen Durchführung dieser Aufgaben die Erweiterung der Deputation für Regulierung der Baulinien zu einer großen Deputation für erforderlich.

Die Bürgerschaft hält ferner für erforderlich, daß durch die erweiterte Deputation der Ankauf sämtlicher für den Bedarf des Bremischen Staates in der Stadt Bremen und im Landgebiet erforderlichen Grundstücke, soweit derselbe nicht in den Geschäftskreis der Deputation für Häfen und Eisenbahnen fällt, zu erfolgen hat."

In diesem Beschluß lag schon das Programm für das Tätigkeitsfeld der sodann im Jahre 1909 gegründeten Deputation für die Stadterweiterung, die nunmehr zu einer Zentralstelle für das Ansiedelungswesen wurde.

Dieser Deputation obliegen also die Arbeiten der Stadt-

bauplanung und der zu ihrer Durchführung notwendigen Maßnahmen wie auch die Handhabung des Grundstückswesens. Da dieses im Laufe der folgenden Jahre zu einer systematischen Bodenpolitik ausreifte, entscheiden also heute die gleichen Männer, die über die Stadtbauplanung entscheiden, auch über die zu ihrer Durchführung notwendigen bodenpolitischen Maßnahmen. Dies trägt ohne Zweifel zur Einheitlichkeit und Großzügigkeit der Stadterweiterungsarbeit bei. Alle bedeutungsvolleren Beschlüsse sind natürlich dem Plenum des Senats und der Bürgerschaft vorbehalten.

Die Deputation ist besetzt mit fünf Mitgliedern des Senats und 14 Mitgliedern der Bürgerschaft, und zwar mit Senatoren und Bürgerschaftsmitgliedern, die ihrerseits wiederum in anderen am Städtebau beteiligten Behörden tätig sind. So wird eine wünschenswerte Beziehung der städtebaulichen Zentralinstanz zu diesen Behörden hergestellt.

Die Erledigung der Arbeiten dieser Stadterweiterungsdeputation obliegt einem Senator als Vorsitzenden und einem bürgerschaftlichen Rechnungsführer mit dem für die Deputation gegründeten Stadterweiterungsamt. Die Arbeiten des Stadterweiterungsamtes werden geleitet von zwei technischen Dezernenten. Zur Erledigung der rechtlichen Angelegenheiten ist der Deputation ein juristischer Dezernent beigegeben.

Von den technischen Dezernenten hat der eine im wesentlichen das Grundstücksdezernat, er hat die Erledigung der zur Durchführung der Bebauungspläne und Fluchtlinienpläne erforderlichen Arbeiten wie die Betreibung der Enteignungen und Grundankäufe. Er leitet ferner die Grundstücksan- und -verkäufe im Sinne der staatlichen Bodenpolitik. Als Dienstältester hat er auch die Oberleitung des Stadterweiterungsamtes.

Der zweite technische Dezernent ist der Städtebaudezernent. Dieser leitet die Entwurfsarbeiten für die Stadtbauplanung, die Aufstellung der Bebauungspläne in ihrer Form als Fluchtlinienpläne, Staffelbau- und Gewerbepläne. Er bearbeitet die Straßenquer- und -längsprofile oder begutachtet sie, soweit sie vom Tiefbauamt aufgestellt werden. Er macht die Vorschläge zu neuen Baugesetzen oder zur Änderung vorhandener Gesetze, soweit sie städtebauliche sowie die Angelegenheiten des Wohnungswesens betreffen, und äußert sich zu sonstigen neuen Baugesetzentwürfen. Er gibt die zur Durchführung der städtebaulichen Gedanken in die Straßenregelungsverträge und Kaufverträge aufzunehmenden Bestimmungen und bereitet die Aufteilungspläne vor. Er prüft sämtliche Bauvorhaben im Hinblick auf die städtebaulichen Anforderungen und leitet die Bauberatung. Er sorgt für eine organische Verbindung von Stadtgrundriß und Stadtaufriß.

Alle sonstigen zum Bau der Stadt erforderlichen Arbeiten, wie die Arbeiten des Straßenbaues, des Kanalbaues, des Schnellverkehrswesens, des Baupolizeiwesens, des staatlichen Hochbauwesens und des Gartenbauwesens werden von den zuständigen Behörden bzw. Ämtern geleistet. Ihre Entwurfsarbeiten werden unter ständiger Fühlung mit dem Stadterweiterungsamt durchgeführt, wie umgekehrt alle wesentlichen Stadtbauplanarbeiten diesen Behörden vor endgültiger Feststellung zur Äußerung zugeleitet werden. Auch gehen alle Bauarten über private Bauvorhaben durch das Stadterweiterungsamt.

So von einer Zentralstelle geleitet und in ständiger Fühlung mit den am Städtebau beteiligten öffentlichen wie privaten Stellen ist zu hoffen, daß die Städtebauarbeiten zu einem in sozialer, wirtschaftlicher, künstlerischer und hygienischer Hinsicht einwandfreien Stadtgebilde führen werden.

# MITTEILUNG.

Die zur Jahrhundertfeier der Freiheitskriege in Breslau veranstalteten AUSSTELLUNG soll auch in unserer Zeitschrift gedacht werden, wenngleich nur mit Beigabe des Lageplans (siehe Textbild 4), da andere Abbildungen, auf die es uns gerade ankäme, nicht zu beschaffen waren, und die schon überall gesehenen nicht noch einmal wiederholt zu werden brauchen. Städtebaulich beachtenswert waren

1. das Eingangstor von Poelzig mit der monumental gedachten Allee, die auf die Jahrhunderthalle von Berg führt,
2. die Jahrhunderthalle mit gelungener Umrißlinie selbst,
3. die Gesamtanlage des Ausstellungsgebäudes und
4. die wunderbar weiträumige Pergola von Poelzig, die sich um das dem Restaurant vorgelegene Wasserbecken herumzog. Das Restaurationsgebäude selber beeinträchtigte mit seinem Turmaufbau die Jahrhunderthalle; auch war die Symmetrie des Lageplanes nur eine papierene, denn der dem Wasserbecken gegenüberliegende Flügel war durch die Straße von der eigentlichen Ausstellung getrennt, als Vergnügungspark überhaupt nur mehr so nebenher angegliedert.

Sehr geschickt war eine Gartenbauausstellung um die Pergola herumgelegt — leider ließ der große Maßstab keinen Standpunkt gewinnen, um die Großartigkeit der Anlage einigermaßen vollkommen wiedergeben zu können. Besonders erwähnenswert sind die sechs historischen Gärten, deren allgemeine Planung und Oberleitung Herrn Professor Dr. Rosen zu verdanken war: eine Gartenanlage aus der Karolinger Zeit, ein rheinisches Burggärtchen um 1410, ein bürgerlicher Renaissancegarten sowie ein fürstlicher im italienischen Geschmack von 1575, ein bürgerlicher Barockgarten um 1710, alle nach Plänen oder Beschreibungen des entsprechenden Zeitalters, und ein Empiregarten im schönen Hofe des Ausstellungsgebäudes von Poelzig. Doch auch die neuzeitlichen Gärten boten viel beachtenswertes, insbesondere die verschiedenen Hausgärten, die Schreber- und Schülergärten. Der japanische Garten sah trotz seiner Ausdehnung wie ein niedliches Spielzeug aus.

Die Pläne und Modelle der Gartenkunstausstellung, die wohl nur als eine Zugabe mit Rücksicht auf den Kongreß der Gartenkünstler aufzufassen war, boten dagegen kein einheitliches Bild vom gegenwärtigen Stande der Gartenkunst. Dazu war die Ausstellung zu unvollständig und ungleichmäßig; manche der darin vorgeführten Pläne waren alte bekannte, andere neuere der verschiedensten Art schienen sich fast wie zufällig zusammengefunden zu haben.

Dagegen hatte die Abteilung für Friedhofskunst, deren engerem Arbeitsausschusse der Oberinspektor der städtischen Friedhöfe zu Breslau, Erbe, der Stadtbauinspektor Behrendt und der Architekt Effenberger angehörten, eine Ausstellung wie aus einem Gusse geschaffen. Namentlich der von Effenberger entworfene Dorffriedhof war sehr stimmungsvoll. Die umfangreiche geschichtliche Abteilung rührte von Architekt Gellhorn her, dem wir in Heft 6 d. J. die Veröffentlichung des Sadebecker Friedhofes zu verdanken hatten. Bemerkenswert waren von neuen Grabmälern insbesondere solche aus Granit, der, poliert die ganze neuere Grabmalkunst heruntergebracht hatte; ohne Politur kommt sein Korn viel besser zur Geltung. Auch Grabmäler aus Kunststein konnten sich sehen lassen. Ein mit trefflichen Abbildungen ausgestatteter Katalog mit einem Geleitwort von Stadtbauinspektor Behrendt gab einen würdigen Führer dazu ab.

Endlich mag noch das Naturtheater Erwähnung finden, das eine mit

Benutzung schöner Baumgruppen aufgebaute landschaftliche Bühne bot, also auf ganz anderen Gedanken aufgebaut war als die Naturtheater des Rokoko. Allerdings paßt die sich gleichbleibende landschaftliche Bühne nur für einen beschränkten Kreis von Theaterstücken, wie z. B. zu Hauptmanns „Versunkene Glocke".

Zum Schlusse noch ein Wort über die Ausstellung des Künstlerbundes „Schlesien", in dem leider Architektennamen wie von Henry und Großer fehlten! Der dazu ausgegebene Katalog der im Jahre 1908 gegründeten Vereinigung, die nur 29 ordentliche Mitglieder umfaßt, darunter bekannte Namen, wie die beiden Erler in München, die Grafen Harrach und Kalckreuth, von Kardorff, Poelzig usw., entsprach mit zahlreichen Abbildungen der vornehmen Auslese schlesischer Kunst. Die Architektur war durch den Stadtbaurat Berg mit Entwürfen aus dem Gebiete des Städtebaues, Straßen- und Platzbildern, Bebauungsplänen, durch Theo Effenberger mit farbigen Entwürfen und Hausmodellen, Professor Hans Poelzig mit Entwürfen für ein Bismarckdenkmal in Bingerbrück, eigenartiger Industriebauten usw. und Paul Schmitthenner mit Photographien von Landhausbauten der Gartenstadt Carlowitz vertreten.

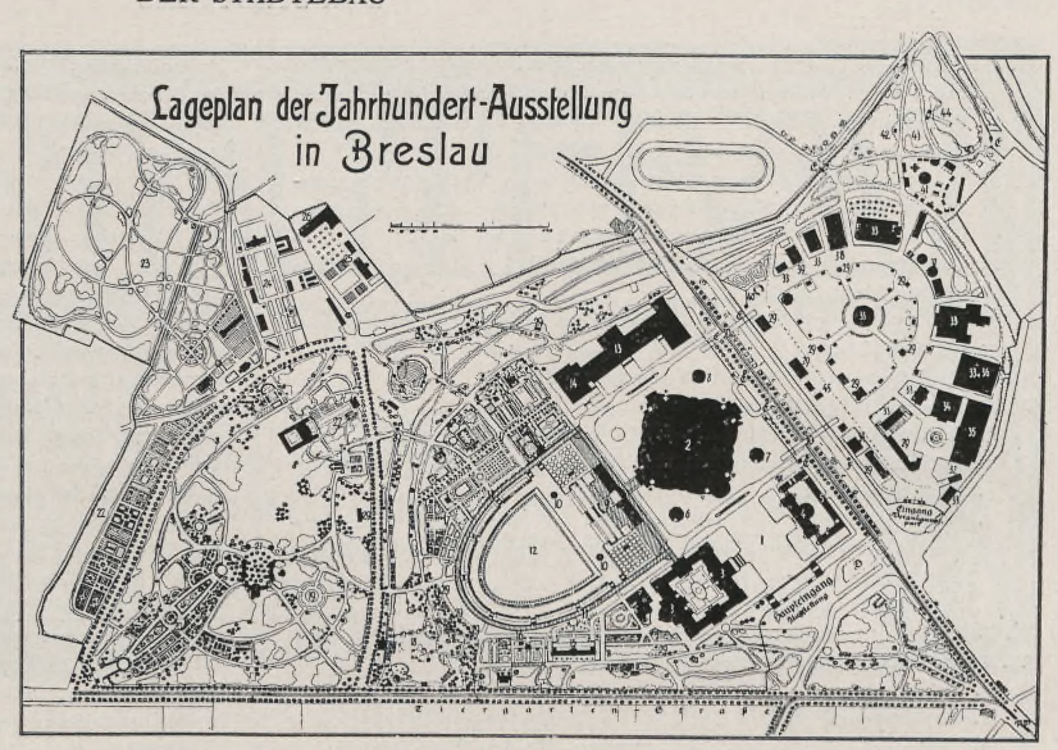



Abb. 4.

Breslau hat mit dieser Ausstellung einen guten Treffer gemacht; es hat gezeigt, daß Schlesien über hervorragende künstlerische Kräfte verfügt — möge es diesen gelingen, den Breslauern wieder den Weg der Pflicht zu zeigen, auch das künstlerische Erbe des alten Breslau zu wahren, das zeitweise verlassen war. Den neuzeitlichen Anforderungen ist schon manches geopfert worden, das sich vielleicht noch hätte retten lassen; jetzt tobt der Kampf um die Erhaltung des alten Kirchhofeingangs zur Elisabethkirche und des prächtigen Stadtbildes an der Kreuzkirche, das der Neubau eines Staatsarchives bedroht; die Wiederherstellung des Domes ist beschlossen in einem Sinne, der den Kunstfreund mit Sorge erfüllt.

# NEU EINGEGANGENE BÜCHER.

HOUSING REPORT TO THE CITY PLAN COMMISSION OF NEWARK, N. J. By E. P. Goodrich and George B. Ford. Report Made for Mr. Goodrich and Mr. Ford by Dr. James Ford, of Harvard University. Newark, N. J. Press of Matthias Plum 1913.

REPORT OF SUGGESTED PLAN OF PROCEDURE FOR CITY PLAN COMMISSION, CITY OF JERSEY CITY, N. J. By E. P. Goodrich and George B. Ford. As of November Thiedtieth 1912, Issned May 1st, 1913.

ADDENDA MEMORANDA TO REPORT OF SUGGESTED PLAN OF PROCEDURE FOR CITY PLAN COMMISSION CITY OF JERSEY CITY, N. J. By E. P. Goodrich and George B. Ford, As of November 31. 1912. Issned May 1. 1913.

Die Julinummer der MITTEILUNGEN DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH bringt einen Artikel von Dr. Ewald Pribram über „Die Leistungen der gemeinnützigen Baugenossenschaften seit der Errichtung des Wohnungsfürsorgefonds" mit tabellarischen Übersichten über die von den Baugenossenschaften errichteten Baulichkeiten. Weiters enthält das Heft Aufsätze über die „Kommunale Wohnungs-Statistik in Österreich", „Die Wiener kommunale Wohnungspolitik" und „Die Wohnungsfürsorge in Spanien". In der Rubrik „Kongresse und Konferenzen" wird das ausführliche Programm des I. Deutschböhmischen Wohnungsfürsorge- und Baugenossenschaftstages in Komotau (9. und 10. August 1913) und des X. Internationalen Wohnungskongresses im Haag (8. bis 13. September 1913) veröffentlicht.

# CHRONIK.

WETTBEWERB ZUR ERLANGUNG EINES BEBAUUNGSPLANES FÜR DAS RECHTSSEITIGE HAVELUFERGELÄNDE. Der für die Einreichung der Entwürfe zum 1. November 1913 bestimmte Termin wird hiermit aufgehoben und auf den 1. Januar 1914 festgesetzt.

Nauen, den 22. August 1913.

Der Kreisausschuß des Kreises Osthavelland.

EIN KURSUS FÜR WOHNUNGS- UND BAUWESEN IN MÜNSTER VOM 13. BIS 19. OKTOBER 1913. Nachdem der im April dieses Jahres von der Zentralstelle für Volkswohlfahrt veranstaltete Kursus über die Förderung der Bauweise so lebhaften Anklang gefunden hat, ist von verschiedenen Seiten der Wunsch geäußert worden, es möchten ähnliche, aber auf das gesamte Gebiet des Wohnungswesens erweiterte Kurse in den verschiedensten Teilen des Landes veranstaltet werden.

Auf Grund dieser Anregungen soll in der Zeit vom 13. bis 19. Oktober ein Kursus für Wohnungs- und Bauwesen in Münster i. W. stattfinden.

Der Kursus wird veranstaltet von der Zentralstelle für Volkswohlfahrt in Verbindung mit dem Verband Rheinisch-Westfälischer Gemeinden zu Köln, dem Rheinischen Verein für Kleinwohnungswesen und dem Westfälischen Verein zur Förderung des Kleinwohnungswesens.

Wir geben im folgenden eine Übersicht über die in Aussicht genommenen Vorträge. Das endgültige Programm wird demnächst zur Ausgabe gelangen.

I. Gegenwärtiger Stand der Wohnungsfrage in Theorie und Praxis.

II. Grundlagen des Kleinwohnungswesens.
 1. Das heutige System der Stadt- und Ortserweiterung und seine Verbesserung.
 2. Kommunale Bodenpolitik.
 3. Insbesondere Beschaffung billigen Geländes für den Kleinwohnungsbau (Erbbaurecht, billige Hergabe von Gelände unter bestimmten Bedingungen, Wiederkaufsrecht, Dienstbarkeiten usw.).
 4. Der Bebauungsplan in den Außenbezirken, in kleineren Städten und auf dem Lande.
 5. Die Bauordnung in den Außenbezirken, in kleineren Städten und auf dem Lande.

III. Wohnungsaufsicht und Wohnungspflege.

IV. Gemeinnützige Bautätigkeit.
 1. Gemeinnützige Bautätigkeit, Kleinhausbau und Gartenstadt.
 2. Gemeinnützige Bautätigkeit und Gemeinden.
 3. Rentengutswesen.
 4. Körperschaftlicher Kleinwohnungsbau auf dem Lande (Kreisbauvereine von Privaten oder Gemeinden, gemischte wirtschaftliche Unternehmung).
 5. Arbeiterwohnungsbau der Arbeitgeber.

V. Lösung der Kreditfrage für den Kleinwohnungsbau.

VI. Bautechnische und baukünstlerische Fragen.
 1. Heimatschutz.
 2. Bauberatung.
 3. Technisch-konstruktive Erleichterungen für den Kleinhausbau.
 4. Grundrißfragen beim Kleinhausbau.

Das laufende Jahr, das so ganz im Zeichen des Kampfes um die Wohnungsgesetzgebung steht, bietet zwar eine beinahe unangemessene Fülle von Veranstaltungen auf diesem Gebiete. Aber der laute Streit um die einander widerstrebenden Interessen übertönt fast die Stimme der ruhig abwägenden Überlegung. Die oben angekündigte Veranstaltung steht im Dienste keiner bestimmten Richtung. Sie hat einzig und allein den Zweck, Aufklärung über das Für und Wider zu verbreiten, unsere Kenntnisse und unsere Einsicht zu erweitern und in leidenschaftsloser Erörterung zu einem vernünftigen Ziele zu gelangen. Alle, die in gleichem Sinne mitarbeiten wollen, werden daher sich und der Sache dienen, wenn sie sich an den Veranstaltungen beteiligen.

* * *

Wir können nur dem Wunsche Ausdruck geben und hoffen, daß die Beteiligung an der bedeutsamen Veranstaltung sehr stark sein werde. Schon jetzt möchten wir erwähnen, daß die Veranstaltung in weitesten Kreisen Anklang gefunden hat. — Es sind für den Kursus bereitwilligst Hörsäle in der Westfälischen Wilhelms-Universität zur Verfügung gestellt. Die Stadtverwaltung Münster wird zu Ehren der Kursusteilnehmer im altehrwürdigen Rathaussaal einen Begrüßungsabend mit Bewirtung veranstalten. Auch eine Reihe weiterer Nebenveranstaltungen (Ausflüge, Besichtigungen, Ausstellung usw.) sind geplant. Namentlich soll mit dem Kursus auch eine umfassende Ausstellung über Wohnungs- und Siedlungswesen verbunden werden.

Vorausgehen werden dem Kursus die Tagungen des Westfälischen Vereins zur Förderung des Kleinwohnungswesens und des Verbandes westfälischer Baugenossenschaften am 11. und 12. Oktober 1913 ebenfalls in Münster. Es ist erfreulicherweise gelungen, für den Hauptvortrag auf der Tagung des Westfälischen Vereins am 11. Oktober, Herrn Ministerialdirektor, Wirkl. Geheimen Oberregierungsrat Dr. Freund zu gewinnen, der über die gemischte wirtschaftliche Unternehmung im Dienste des Wohnungswesens sprechen wird. —

Die zeitliche und örtliche Zusammenlegung der Veranstaltungen dürfte im allseitigen Interesse liegen. Nähere Auskunft über den Kursus erteilt die Zentralstelle für Volkswohlfahrt in Berlin W50, Augsburger Straße 61 und die Geschäftsstelle des Westfälischen Vereins zur Förderung des Kleinwohnungswesens in Münster i. W., Bispinghof 3. V.

Auf meine Anregung ist in den nördlichen Vororten die SCHAFFUNG EINER NEUEN HAUPTVERKEHRSSTRASSE in die Wege geleitet worden, welche die bisherigen, teils mangelhaften, teils überlasteten nördlichen Ausfallstraßen zu verbessern, und wenn auch in bescheidenerem Umfange etwa das, was die Döberitzer Heerstraße für den Westen Groß-Berlins bedeutet, für den Norden zu ersetzen. Nach dem die Gemeinde Wittenau die Idee zuerst aufgegriffen und durch Anlage der Straße bis an die Gemarkungsgrenze von Waidmannslust in die Tat umgesetzt hat, zeigen sich in den anschließenden Gemeinden Hermsdorf und Waidmannslust noch allerhand Unstimmigkeiten über die Pflasterung dieser Straße, die Linienführung, die Kreuzung des Fließtales usw., welche jetzt auf dem Wege von Verhandlungen unter Leitung des Zweckverbandes und der Aufsichtsbehörden wohl hoffentlich in Kürze zu einer Einigung und Erledigung führen dürften. Da die Straße noch durch fast gänzlich unbebautes Gelände führt, ist es höchste Zeit, durch Fluchtlinienfestsetzung und die damit verbundene Eigentumsbeschränkung bei vorliegenden Verkäufen und Bebauungen im Zuge dieser Straße vorzubeugen. Die Verlängerung der Straße ist gedacht durch die Königliche Forst, etwa parallel mit der Westgrenze der Gemarkung Hermsdorf, sodann durch die Westhälfte von Frohnau über Stolpe nach Birkenwerder in das Kaiserliche Hofjagdrevier.

Bis zur Dorfaue Wittenau, wo die (dort bereits fertige) eigentliche breite Heerstraße beginnt, dienen eine ganze Reihe schöner breiter Straßen aus allen Richtungen als Zubringer.

Es schweben sodann noch zurzeit Verhandlungen und Erwägungen, ob die in Verlängerung der Städtischen Nord-Süd-Untergrundbahn nach dem nördlichen Industriezentrum (Reinickendorf—Wittenau—Tegel) und weiter nach den nördlichen Vororten mit landhausmäßiger Bebauung (Hermsdorf und Waidmannslust) geplante Schnellbahn dem Zuge dieser Hauptverkehrsstraße, sei es als Hoch- oder Einschnittbahn, folgen, oder ob diese Bahn eine besondere Linienführung erhalten soll. Der bekannte ausführliche Plan der Bergmann-Elektrizitätswerke neigt ersterer Lösung zu. Auch hier wäre zu wünschen, daß recht bald eine Einigung aller Beteiligten erzielt wird, um durch schleunigste Festsetzung der Linienführung den Grunderwerb zu sichern und zu erleichtern. Wehl.

KURSUS ÜBER DIE WOHNUNGSFRAGE. Der von der sächsischen Zentralstelle für Wohnungsfürsorge vom 6. bis 9. Oktober auf der Internationalen Baufach-Ausstellung in Leipzig zu veranstaltende Kursus über die Wohnungsfrage wird durch einen Vortrag über den Stand der Wohnungsfürsorge im Königreich Sachsen vom Ministerialdirektor Geh. Rat Dr. Rumpelt eingeleitet werden. Dann sollen Redner aus den verschiedensten Landesteilen Deutschlands und aus Österreich den Stand der Wohnungsfürsorgebestrebungen in ihrer Heimat behandeln, und zwar Landesversicherungsrat Hansen-Kiel die Wohnungsfürsorgebestrebungen in Nord- und Ostdeutschland, Dr. Busching-München, der Generalsekretär des Bayrischen Landesvereins zur Förderung des Wohnungswesens, die Wohnungsfürsorgebestrebungen in Süddeutschland, der Generalsekretär des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen, Dr. Lindecke-Düsseldorf, die Wohnungsfürsorgebestrebungen in Westdeutschland und endlich der Generalsekretär der Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich, Privatdozent Dr. Pribram-Wien, die Wohnungsfürsorgebestrebungen in Österreich. Vom Standpunkt des Architekten werden die Wohnungsfrage Geh. Baurat Schmidt-Dresden in einem Vortrag „Städtische und ländliche Kleinwohnungen“ und Geh. Hofrat Prof. Dr. Gurlitt in einem Vortrag „Bebauungspläne und Kleinwohnungen“, beide mit Lichtbildern, behandeln. Die Zusammenhänge des Wohnungswesens mit der Wirtschaftspolitik werden von Geh. Hofrat Prof. Dr. Wuttke-Blasewitz dargelegt werden, die hygienische Seite wird Prof. Dr. med. Kraft, Weißer Hirsch/Dresden in einem wieder mit Lichtbildern auszustattenden Vortrag „Wohnungsaufsicht und Wohnungspflege“ erörtern, und der Geschäftsführer der Zentralstelle für Wohnungsfürsorge in Sachsen, Dr. Ing. Kruschwitz, wird den „Gemeinnützigen Kleinwohnungsbau in Sachsen“ ebenfalls an der Hand von Lichtbildern schildern. Da die Karte nur 10 Mk. kostet, wofür auch noch der Eintritt zur Baufach-Ausstellung während der Dauer des Kursus frei ist, und eine Reihe Leipziger Sehenswürdigkeiten und Bauten nach einem erläuternden Vortrag des Stadtbauinspektors Strobel-Leipzig über „Die bauliche Entwicklung Leipzigs“ besichtigt werden, wird die Teilnahme an dem Kursus sicher reiche Früchte tragen. Anmeldungen nimmt noch die Geschäftstelle Dresden-A., Schießgasse 24, entgegen.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

10. Jahrgang 1913 11. Heft




** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **





# DAS STÄDTISCHE SIEDELUNGSPROBLEM.

Von Dr. phil. et rer. pol. STREHLOW, Oberhausen.

Das städtische Siedelungsproblem ist die Grundlage der städtischen Boden- und Wohnungsfrage. Die Art der Ansiedelung ist entscheidend für die Aufenthaltsbedingungen der Menschen; sie hat bei der Stadt alle jene ungünstigen Faktoren zur höchsten Wirkung gesteigert, die heute an unserer Volksgesundheit und Volkskraft zehren, denn sie hat grundsätzlich und bewußt die enge Siedelung angestrebt.

Ursprünglich durch äußere Verhältnisse gegeben, sei es durch die Enge der politischen Grenzen oder den Zwang eines Festungsgürtels, vor allem aber durch die Unmöglichkeit, bei dem damaligen Stande der Verkehrstechnik die Stadtbevölkerung auf großen Flächen in der erforderlichen wirtschaftlichen Berührung zu erhalten, ist diese enge Besiedelung auch in die neuere Zeit übernommen worden, in eine Zeit der Eingemeindungen, die leicht Neuland zu schaffen vermag, in eine Zeit, der fast alle Festungsgürtel zum Opfer gefallen, oder in der diese kaum mehr als Trennungslinien, kaum trennender als hohe Eisenbahndämme empfunden werden und in eine Zeit, in der Entfernungen kaum mehr eine Rolle spielen. Und so heißt auch heute noch Stadt sein, hoch und eng gebaut sein. Das ist die heute allgemein anerkannte Begriffsbestimmung der Stadt aus der äußeren Erscheinung. Wo immer das Stadtproblem in irgendeiner Form behandelt wird, überall liegt diese Begriffsbestimmung zugrunde, überall steht im Hintergrunde das typische Muster moderner Großstadtbildung — Groß-Berlin, ein Muster, an dem trotz aller Erkenntnis des Schadhaften und Problematischen das Typische immer wieder begriffsbestimmend wird.

Auf der anderen Seite wird diese typische Eigenart unserer Städte für die Volkswirtschaft immer bedeutsamer in einer Zeit, in der ein individualistisches Wirtschaftssystem die von allen Fesseln befreiten Massen mehr und mehr in die Städte zieht, und in der mit und durch dieses System ein ausgesprochener Stadtindividualismus den Wettbewerb der Orte in der Ansaugung der Massen zu einem Höchstmaß gesteigert hat, einen Wettbewerb, in dem, wie uns die Statistik lehrt, zunehmende Größe zunehmende Macht und zunehmende Saugkraft bedeutet. Mit der Größe der Stadt hebt sich nicht nur die Bevölkerungszunahme, sondern auch ihre qualitative Zusammensetzung und damit die Leistungsfähigkeit der Stadt, und so erkennen wir auch hier die Macht der großen Zahlen, die Macht der Großstadt — den Kapitalismus des Stadtindividualismus.

Ein immer größerer Prozentsatz der Bevölkerung wird also dieser Eigenart unserer Städte unterworfen, wird hineingezogen in die steinernen Stadtarme, und damit wächst ihre volkswirtschaftliche Bedeutung. Sie wird zum Problem, nachdem man erkannt hat, daß diese Eigenart am Marke des Volkes zehrt, und sie wird es selbst dann, wenn sie wirtschaftliche Vorteile bieten und einen Kulturfortschritt bedeuten sollte. Nicht das absolute Höchstmaß der Leistung ist maßgebend für die Beurteilung der Volkswirtschaft,

sondern eine relative, dauernd gewährleistete hohe Leistungsfähigkeit.

Gibt es nun eine Lösung dieses Problems oder — um bei der Folgeerscheinung einzusetzen — ist die städtische Boden- und Wohnungsfrage lösbar? Man kann dem einzelnen durch ein Wohnungsgesetz ein Wohn- und Raummindestmaß sichern, und man kann ferner das hohe und enge Bauen durch zwingende Bestimmungen in den Bauordnungen beschränken. Man kann auf diese Weise die Ausnutzungsmöglichkeit des Bodens begrenzen und so auch Einfluß erlangen auf die Bodenpreise. Man kann sogar von einem gewissen Abstande von der Stadtmitte ab, das Ein- und Zweifamilienhaus in weiträumiger Bebauung auf der ganzen übrigen Außenfläche vorschreiben und nur nach innen langsam ansteigend die höhere und engere Bebauung zulassen. In der Mitte einen hohen, eng bebauten Stadtkern, der in erster Linie der geschäftlichen Nutzung vorbehalten bleibt, um diesen herum die Wohnstadt, niedrig und weiträumig.

Das ist möglich, und damit wäre die Wohnungsfrage im Rahmen des Möglichen zu lösen. Aber das hieße brechen mit der Eigenart der Stadt, mit der heutigen Art der städtischen Siedelung, und daraus entsteht, bewußt oder unbewußt, der erste Widerstand gegen eine solche Maßnahme. Alle Orte wollen ja Stadt sein oder Stadt werden, und Stadt sein heißt eng und hoch gebaut sein.

Eine solche Ausbreitung der Bebauung zur Einleitung einer dünnen Besiedelungsdichte, die Schaffung einer solchen Wohnstadt mit einem nicht ganz städtischen, nicht ganz ländlichen Charakter ist einer werdenden Großstadt nicht würdig, und Großstädte wollen sie ja alle werden. Sie belastet ja auch das Stadtindividuum wesentlich, denn alle die städtischen Anlagen, wie Straßenanlagen, Kanalisation usw., werden unwirtschaftlich. Die städischen Anlagen, man vergißt dabei, daß sie in der heutigen Form zum großen Teil Bedürfnisse der städtischen Eigenart sind und für die Wohnstadt vielfach in einfacheren, weniger kostspieligen Formen genügen. Man vergißt ferner dabei, daß in Fragen der Volkswohlfahrt die rein wirtschaftlichen Erwägungen zurücktreten müssen. Wenn im Wettbewerb unseres Wirtschaftsindividualismus das Einzelinteresse gegen das Gesamtinteresse zurücktreten und sich gesetzliche Beschränkungen gefallen lassen muß, ist dann nicht auch das Stadtindividuum verpflichtet, zu anderen Siedelungsformen überzugehen, nachdem erkannt worden ist, daß die heutigen Formen der Volkswohlfahrt nicht dienen, selbst dann, wenn es dadurch wirtschaftlich belastet wird?

Wie vollzieht sich nun heute die städtische Siedelung? In der Stadterweiterung, auf einem schmalen Rand. Jenseits dieses Randes werden Bauerlaubnisse nicht erteilt. Dazu bietet das Fluchtliniengesetz von 1875 die Handhabe. Daß auf diesem schmalen Rande in unmittelbarem Anschluß an den Stadtkern der rein städtische Charakter gewahrt werden muß, das ist selbstverständlich. Alle Forderungen dieses Charakters, die gepflasterte Straße und die hohe und enge Bauart kommen hier zum Ausdruck. Der Grundbesitzer muß die hohen Straßenbaukosten tragen, dazu bietet wieder das Fluchtliniengesetz die Handhabe, und erhält als Gegenleistung das Recht, seinen Besitz recht weitgehend auszunutzen; er muß dies Recht erhalten, wenn die Nutzung noch wirtschaftlich sein soll.

Jenseits dieses Randes beginnt die Feldmark. Von der gepflasterten Straße tritt man auf den Acker. Weite Fluten freien Landes dehnen sich hier unbenutzt aus, während die Stadtbevölkerung im Innern auf engem Raum zusammengedrängt ist.

Dieser schmale Rand muß den gesamten Zuzug aufnehmen. Die Stadtentwicklung stellt ihn unter Druck und unter einen um so höheren Druck, je stärker sie ist. Das Monopol des Grundbesitzes wird dadurch naturgemäß verschärft und alle ungünstigen Faktoren auf dem Gebiete der städtischen Bodenfrage in ihrer Wirkung zu einem Höchstmaß gesteigert. Dieses bewußte Zusammendrängen auf beschränkter Fläche, dem die Entwicklung schrittweise den Boden abringen muß, hat in erster Linie dazu beigetragen, die städtische Boden- und Wohnungsfrage zu einer so brennenden Frage zu machen.

Die ganze Feldmark muß für eine niedrige und offene Bauweise freigegeben werden. Der Übergang zum Land muß erfolgen durch die Wohnstadt, durch weite und immer weiter werdende Siedelung. Und diese Art der Siedelung ist bei dem heutigen Stand der Verkehrstechnik möglich ohne Verletzung des Ortszweckes; sie ist notwendig, weil nur durch sie die Wohnungsfrage gelöst werden kann, und sie kann selbst bei der stärksten Stadtentwicklung dauernd erhalten werden, wenn die kommunalpolitischen Grenzen weit genug sind und im gegebenen Falle erweitert werden.

Wie soll nun das Fluchtliniengesetz gehandhabt werden, wenn in der heutigen Handhabung die Wurzel des Übels zu suchen ist? Es kann sich selbstverständlich nicht darum handeln, dem sogenannten wilden Bauen freien Lauf zu lassen, noch auch darum, die gesamten Straßenbaukosten auf die Stadt zu übernehmen. Aber es gibt einen Mittelweg, der durchaus gangbar ist. Einhaltung der Fluchtlinien, möglichst seltene Anwendung des Bauverbotes, möglichste Erleichterung des Bauens, wenn die einfachsten Bedingungen erfüllt sind, möglichst geringe Belastungen des Bodens durch Straßenbaukosten zur Erleichterung des Aufschlusses und möglichste wirtschaftliche Verteilung der Lasten nach Zeit und Zweck, das sind die Linien dieses Weges.

Der rheinisch-westfälische Industriebezirk hat diesen Weg mit sehr viel Glück eingeschlagen oder vielmehr unter dem Druck der Verhältnisse einschlagen müssen. Er mußte den Bedürfnissen der Industrie gerecht werden, wo und wie sie zutage traten, und so haben wir als Eigenart des Industriebezirkes jene zerstreute Bebauung, jenen typischen, halb städtischen, halb ländlichen Charakter auf breiten Flächen, jene weiträumige Besiedelung, die sich nur an vereinzelten Stellen zu einem ausgesprochen städtischen Zentrum verdichtet. Als Folge dieser Eigenart sind denn auch die Wohnverhältnisse im Industriegebiet noch recht günstige, jedenfalls sehr viel günstiger als in unseren modernen Großstädten, die gleich große Massen auf engerem Raume ansiedeln.

Was bei dieser Siedelungsform im Industriebezirk äußerlich unbefriedigend wirkt, liegt nicht an ihr selbst, sondern an den sonstigen Verhältnissen dieses Gebietes nach ihrer Art und Entstehung. Die hier vorherrschende wirtschaftlich schwache Arbeiterbevölkerung vermag ihren Bedürfnissen nur in den einfachsten Formen gerecht zu werden, eine naturfeindliche Industrie wirft ihre düsteren Schatten über das ganze, und die Entwicklung kam so mächtig und stoßweiße, daß es nicht möglich war, ihre Folgen zu übersehen und organisch einzuordnen. Das alles würde aber

zweifellos in enger Zusammendrängung noch weit ungünstiger wirken. Selbst der Eindruck des Unfertigen kann nicht schrecken in einer Entwicklung, die, bewußt und zielsicher angestrebt, schon von vornherein den Stempel des organischen Endzustandes erkennen läßt.

Als Folge dieser weiträumigen Siedelung sind auch die Bodenpreise im Industriebezirk, abgesehen von einzelnen ausgesprochen städtischen Zentren noch recht mäßige. Sie werden noch niedrige sein und dauernd niedrig erhalten werden können in einem System, das die Ausnutzungsmöglichkeit des Bodens beschränkt.

Denn in diesem Systeme ist den Bodenpreisen beim Ansteigen der mühelose Weg über die fortschreitend stärkere bauliche Ausnutzung versperrt, und es bleibt ihnen nur der Weg über das Ansteigen der Nutzungspreise, der Mieten. Dieser Weg ist aber kein müheloser, bahnfreier; er erfordert die Überwindung eines starken Widerstandes, der durch die Leistungsfähigkeit der Bevölkerung gegeben ist, und dieser Widerstand wird besonders heftig, weil es sich hier um eine Bedarfsrichtung handelt, der sich niemand entziehen kann.

Nur in einer bis zum ausgesprochenen Monopol gesteigerten Flächenbeschränkung vermag er leicht und spielend überwunden zu werden. In unserem Systeme aber, das die Bebauung auf weite Flächen widerstandslos sich ausbreiten läßt, das dauernd ein fast unbegrenztes Angebot stellt, wird das Monopol des Bodens nach Möglichkeit gemildert, der Widerstand gegen das Ansteigen der Bodenpreise wird stärker und wirksamer. Im Kampfe um die Grundrente entstehen dem Boden Feinde in den eigenen Reihen, Feinde, gegen die nur im einzelnen Falle eine besonders bevorzugte Stellung schützen kann.

Wenn dann in diesem Systeme weiter die Gestehungskosten der Ware Baustelle nach Möglichkeit herabgedrückt werden durch möglichste Beschränkung der Straßenbaukosten und der Straßenflächen, so ist alles geschehen, was vom größeren Gesichtspunkt aus zur Lösung der städtischen Bodenfrage geschehen kann. Solange die öffentliche Stadterweiterung nicht durchgeführt werden kann, und solange der Boden eine Ware des freien Verkehrs bleibt, wird dieser Weg der einzige mit Erfolg gangbare sein.

Niedrige, weiträumige Bebauung und niedrige, relativ niedrige Bodenpreise, das sind dann die denkbar günstigsten Grundlagen für eine kommunale Bodenpolitik, für die Durchführung des Bebauungsplanes, für die Schaffung eines das Auge befriedigenden Gesamtbildes, für die Schaffung von Parks und öffentlichen Anlagen, für die Regelung der Verkehrsverhältnisse und für die Wirksamkeit eines städtischen Grundstücksfonds, der nicht nur zu eigenen Zwecken kauft, sondern auch den Umsatz vermittelt, im großen kauft und im einzelnen verkauft und so den Grundstücksmarkt flüssig erhält. Und alle diese Maßnahmen müssen in diesem System sofort und damit zeitig genug die gesamte Fläche ins Auge fassen. So rücken die Ziele ins Weite; die Forderungen des bewußt angestrebten Endzustandes werden frühzeitig genug erkannt und können deshalb ohne Schwierigkeiten erfüllt werden.

Die erste Voraussetzung für die Durchführung dieser Siedelungsform ist ein großes Stadtgebiet, eine weite Feldmark als Aufnahmegebiet für den Bevölkerungszuwachs. Die eng begrenzte Stadt würde bei dieser weiten Siedelung schon bald ihre Entwicklung über die eigenen kommunalpolitischen Grenzen hinaus in die Nachbargemeinden hineintreiben, und das kann man von ihr nicht gut verlangen. Diese Grenzen müssen weit, sehr weit gefaßt sein, um auf viele Jahrzehnte hinaus die Bevölkerungszunahme aufzunehmen, und sie müssen je nach Bedarf ohne Schwierigkeit weiter hinausgeschoben werden können. Im rheinisch-westfälischen Industriebezirk haben diese Verhältnisse bei der weiträumigen Besiedelung schon lange treibende Macht erlangt und weitgreifende Eingemeindungen zur Folge gehabt. Was hier zwingende Folge gegebener Bedingungen ist, das muß bei der modernen Stadt zur Einleitung dieser Bedingungen als notwendige Voraussetzung durch eine zielbewußte Eingemeindungspolitik von den Städten und der Regierung angestrebt werden.

Wer gewährleistet nun die Durchführung einer solchen weiträumigen Außensiedelung bei den Städten? Es steht zu erwarten, daß die nächste Zeit in einem Reichswohnungsgesetz*) ein Wohnmindestmaß festgesetzt, und so die zu weit gehende Ausnutzung der Räume unterbunden wird. Ein solches Wohnmindestmaß aus allgemein gültigen gesundheitlichen Gesichtspunkten abgeleitet, hat nichts Ortsindividuelles an sich und kann deshalb unbedenklich für das ganze Reich gleichmäßig festgelegt werden. Die Einleitung einer niedrigen und weiträumigen Bebauung durch die Bauordnungen, die anschließen muß an gegebene Verhältnisse, liegt aber ganz auf ortsindividuellem Gebiet und kann deshalb nicht für das ganze Land gleichmäßig geregelt werden. Hier kann nur das streng gehandhabte Aufsichtsrecht der Regierung dem Guten den Weg ebnen, wenn die Stadt als solche Schwierigkeiten macht. In letzter Linie wird man aber den gesunden Sinn unserer Städte vertrauen können. Die städtische Boden- und Wohnungsfrage ist nachgerade so brennend, das allgemeine Interesse an der Lösung derselben so groß geworden, daß man erwarten kann, daß die Städte recht gerne ihre Hand zu einer Lösung bieten werden, wenn sie erst die Möglichkeit einer solchen Lösung erkannt haben, und daß sie dies selbst unter Zurückstellung der ortsindividuellen Interessen gegen die der Allgemeinheit tun werden.

Ist erst die Ausnutzung des Bodens durch Wohnungsgesetz und Bauordnungen beschränkt, so wird sich als letzte Folgerung die erleichterte Ansiedelung auf der ganzen Fläche Bahn brechen und Bahn brechen müssen, wenn nicht die gesamte Stadtentwicklung erschwert oder selbst unmöglich gemacht werden soll.

Wir fassen zusammen. Die Lösung der Wohnungsfrage ist möglich. Man kann die Raumausnutzung beschränken und eine niedrige, weiträumige Bebauung erzwingen. Aber diese Maßnahmen fordern gleichzeitig, wenn sie nicht zu einer unerschwinglichen Erhöhung der Nutzungspreise, der Mieten und in letzter Linie zu einer Unterbindung der Stadtentwicklung führen sollten, die Ausbreitung der Bebauung auf weite Flächen und zwar die Ausbreitung unter erleichterten Bedingungen, sie fordern eine Siedelungsart, der die gesamte große Außenfläche zur Verfügung gestellt wird, den Bruch mit der städtischen Eigenart, mit der ge-

*) Inzwischen ist der Entwurf eines Landeswohnungsgesetzes erschienen, dessen Grundgedanke die Festlegung eines Wohnmindestmaßes und seine Erhaltung durch eine Wohnungsaufsicht, die Beschränkung der Bodenausnutzung durch Zonenbauordnungen und die Erleichterung des Anbaues durch mildere Handhabung des Fluchtliniengesetzes bildet. Man kann nur wünschen, daß der Entwurf zum Gesetze wird, und daß der Sinn und das Wollen dieses Gesetzes genügend erkannt wird, so daß es trotz seiner milden Fassung sein Ziel, eine weiträumige städtische Siedelung, erreicht.

schlossenen, engen, hohen Bauart, sie fordern eine Wohnstadt um den geschlossenen Stadtkern mit niedriger, weiträumiger Bebauung auf dem größten Teil der Außenfläche langsam ansteigend bis zum Stadtkern, also eine Wohnstadt mit halb städtischem, halb ländlichem Charakter, und sie fordern endlich in der praktischen Durchführung ein weites und leicht zu erweiterndes Stadtgebiet, eine Zonenbauordnung für das ganze Gebiet und eine Erleichterung der Ansiedelung durch möglichst milde Handhabung des Fluchtliniengesetzes. Diese Art der Siedelung ist möglich bei dem heutigen Stand der Verkehrstechnik, sie ist auch wirtschaftlich, wenn man für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit nicht den stadtindividuellen, sondern den allgemein volkswirtschaftlichen Maßstab anlegt, denn sie löst gleichzeitig die Bodenfrage im Rahmen des Möglichen, weil sie für die Ware Baustelle ein fast unbegrenztes Angebot mit möglichst niedrigen Herstellungskosten stellt.

Diese Art der städtischen Siedelung ist nicht undurchführbare, nur konstruierte Theorie. Wir haben für sie im Industriegebiet ein durch die gewaltige Entwicklung mehrerer Jahrzehnte geprüftes Muster, und an diesem Muster müssen wir lernen.

# DIE ÖFFENTLICHEN PARKANLAGEN IN BOSTON UND PHILADELPHIA.

Von Regierungsbaumeister ERWIN NEUMANN, Charlottenburg. (Schluß aus Heft 9.)

Philadelphia hat trotz einer Bevölkerungszahl von 1550000 Seelen, verglichen mit Chicago, Boston, New York, bisher weniger an Parkanlagen und Erholungsflächen aufweisen können. Zwar hat der Quäker William Penn, als er im Jahre 1682 die Stadt gründete, gleich fünf große Platzanlagen vorgesehen: Den Hauptplatz in der Stadtmitte, wo heute das eindrucksvolle Stadthaus steht, und dann vier Plätze im Nordwesten, im Nordosten, im Südwesten und Südosten so angeordnet, daß sie die Ecken eines Rechteckes bilden, in dessen Mitte ungefähr der Hauptplatz liegt. Sein Vorbild hat aber in der Zukunft nicht die nötige Beachtung gefunden. In der Folgezeit ist bis zum Jahre 1812, abgesehen von kleinen Schmuckplätzen, für Parkanlagen nichts bedeutendes geschehen. 1812 hat man einen Wasserbehälter im Westen der Stadt angelegt und seine nächste Umgebung als Parkfläche ausgewiesen. Damit ist der Grund zu dem späteren Fairmount-Park gelegt worden. Anfangs hat er nur 2 ha Fläche eingenommen, durch weitere Erwerbung ist er dann im Laufe der Jahre bis auf 1360 ha angewachsen. Auf ihm ist im Jahre 1876 die bekannte Weltausstellung abgehalten worden. Gebäude und Parkwege von dieser Veranstaltung her sind noch erhalten.

Der Park dehnt sich jetzt auf beiden hochgelegenen Ufern des Schuylkill-Flusses aus. Der Fluß, über den sich innerhalb der Parkgrenzen drei Eisenbahnbrücken und vier Straßenbrücken spannen, wird nur von Sportbooten und Dampfjachten befahren, dient aber nicht der Seeschiffahrt. Er schneidet tief in das Gelände ein und bietet mit seinen Felsgruppen und dem gewundenen Lauf ein schönes Landschaftsbild, das dem Fairmount-Park eine besondere Abwechselung verleiht.

Die Ausdehnung der Stadt nach den anderen Himmelsrichtungen hin hat es aber erwünscht erscheinen lassen, auch dort zur Unterbrechung der Bebauung Parkstreifen anzulegen. Im Jahre 1911 ist eine neue Regierungspartei in der Stadt ans Ruder gekommen, die es sofort als ihre Aufgabe angesehen hat, das Versäumte im Parkwesen nachzuholen. Die neue Stadtverwaltung hat große Pläne bearbeiten lassen, in denen die notwendigen Veränderungen der Stadt zur Besserung der Verkehrsverhältnisse verschmolzen sind mit den Grundzügen für die weitere Bebauung der Außenbezirke und vor allem für die Anlage von Grünflächen und Parkwegen.

Über die als notwendig erkannten Straßendurchbrüche soll nur soviel mitgeteilt werden, daß es sich um Diagonalstraßen und Radialstraßen handelt. Man hat versucht, in einem Gesamtplan von 1400 Quadratmeilen = rd. 3650 qkm die in dem Weichbilde der Stadt einmündenden Landstraßen mit den Hauptverkehrspunkten in Verbindung zu bringen. Das kann aber nur mit großen Umwälzungen und durch zahlreiche Straßendurchbrüche geschehen, da Philadelphia ursprünglich nach dem Schachbrettsystem angelegt worden ist und eigentlich nur zwei Radialstraßen besitzt: die Marktstraße in westöstlicher Richtung und die Breite Straße in nordsüdlicher Richtung, die sich beide im Rathausplatz schneiden und um das Rathausgebäude selbst herumgeführt sind. Es ist kaum anzunehmen, daß die beabsichtigten Straßendurchlegungen im vollen Umfange je zur Ausführung kommen werden, wenigstens nicht in der Innenstadt, die mit hochwertigen Anlagen bebaut ist, obgleich sie vielleicht hier am notwendigsten wären, da auffallenderweise die Straßen von Philadelphia sehr schmal sind, so daß in der Mehrzahl von ihnen nur ein Straßenbahngleis verlegt werden kann. Einzelne Straßen der Innenstadt haben nur 8 m Breite zwischen den Hausfluchten.

Der Verwirklichung nahegebracht ist bisher nur ein Entwurf, der mit den Parkanlagen in Beziehung steht und zweifellos bemerkenswert ist. Es handelt sich dabei um die Veränderungen am Rathausplatz, der eine Entlastung erfahren soll, indem vier benachbarte Straßen, die Walnußstraße im Süden, die Archstraße im Norden, die 16. Straße im Westen und die 12. Straße im Osten, verbreitert werden. Außerdem sollen vier Radialstraßen durch die vier Platzecken gelegt werden. Den bisherigen Zustand zeigt die Abb. a, Tafel 62, die geplanten Veränderungen Abb. b, Tafel 62. Die Radialstraße, Parkweg genannt, die von der nordwestlichen Ecke ausgeht, hat wohl die größte Bedeutung, denn sie führt in gerader Linie auf den Fairmount-Park. Sie wird deshalb als Ausfallstraße besonders großzügig angelegt werden.

Mit dieser Anlage der Straße soll zugleich eine Verbreiterung des Rathausplatzes und seine Freilegung auf seiner Nord-




Abb. 1. Delaware-Park in Philadelphia.

westecke verbunden werden. Hier münden gegenwärtig die Linien der Pennsylvaniabahn dicht vor dem Stadthause ein. Dieser Kopfbahnhof mit seinem Ortsgüterbahnhof und Ladeschuppen ist wie ein Keil in die Stadt hineingetrieben. Seine Gleise mit Einschluß der Gütergleise sind jetzt allerdings hochgelegt worden, so daß man Straßenverbindungen in nordsüdlicher Richtung hat durchführen können. Die Front des Bahnhofs soll nun nach dem neuen Entwurf um etwa 60 m zurückgerückt werden, um einen Verkehrsplatz davor zu schaffen, und um die Einmündung der nordwestlichen Radialstraße (des Parkweges) zu ermöglichen. Nach den neuesten Mitteilungen hat die Pennsylvaniabahn-Gesellschaft für den Bahnhofsumbau in den Haushaltungsplan für 1913 bereits 60000000 $ eingesetzt. Die Abänderungen am Rathausplatz stehen zweifellos wohl auch in Verbindung mit dem beabsichtigten Ausbau des Schnellverkehrsnetzes der Stadt Philadelphia. Durch die Marktstraße läuft jetzt eine Untergrundbahn, die am Rathausplatz noch von einer Straßenbahnschleife unterfahren wird. Den Bau einer zweiten Untergrundbahn durch die Breite Straße hat sich die Stadt selbst bei der Regelung der Rechtsverhältnisse der Straßenbahn und Hochbahn im Jahre 1907 vorbehalten. Die Pläne sind wohl auch schon dafür fertig. Bei Ausführung dieser Bahn wird es sich wohl als notwendig erweisen, einige Baublöcke niederzulegen. Denn der gemeinsame Bahnhof am Rathaus, über dessen Lage ein besonderes Schiedsgericht entscheiden soll, wird unter den vorhandenen Straßenflächen kaum untergebracht werden können.

Die von der Nordwestecke ausgehende Parkstraße wird an ihrem Südostende durch das Rathaus mit seinem gewaltigen 155 m hohen Turm, auf dessen Spitze die 11 m hohe Bildsäule des Penn steht, beherrscht. Der Turm baut sich auf der Nordfront des Rathauses auf, er steht somit genau in der Achse der neuen Parkstraße. Teile dieser Straße sind jetzt schon auf der Strecke kurz vor dem Rathause in voller Breite ausgeführt worden. Der Blick bei Sonnenuntergang gegen das erhabene Gebäude, wenn es von den letzten Sonnenstrahlen beschienen wird, ist wirklich eindrucksvoll. Die Straße hat im Stadtinnern nur 45 m Breite, um die Wirkung des Rathauses zu steigern. Weiter außerhalb wird die Breite 76 m betragen bei Anlage von drei Fahrdämmen, zwischen denen zwei mit Bäumen bepflanzte Grünstreifen angeordnet werden (vgl. Abb. a, Tafel 63).

Nach der Seite des Fairmount-Parkes hin soll die Straße einen wirkungsvollen Abschluß erhalten durch einen städtischen Kunstmittelpunkt, wie ihn die Abb. b, Tafel 63 wiedergibt. Auf ihr ist die Prachtstraße, mit ihren drei Fahrdämmen und Baumstreifen klar zu erkennen. Die Lage der Prachtstraße zu dem Fairmount-Park und zum Rathause überhaupt im Plane der ganzen Stadtanlage wird durch die Abb. c, Tafel 62 wohl am besten veranschaulicht.*)

Mit den Plänen für die Verbesserung der Innenstadt gehen andere Hand in Hand für die Schaffung von Parkgeländen und Parkstreifen mit besonderer Rücksicht auf den Kraftwagenverkehr. Eine Gesamtübersicht über die beabsichtigten Unternehmungen zeigt die Abb. a, Tafel 64. Dieser Plan erstreckt sich wiederum über einen Flächenraum von 1400 Quadratmeilen und enthält alle vorhandenen Parkflächen und Parkwege, die Uferflächen und Flußtäler, die für die Erholung der Bevölkerung geeignet erscheinen. Alle dunkelschwarz angelegten Flächen sind Parkflächen, die schon ihrer Bestimmung zugeführt sind. Die heller angelegten Flächen sind für Parkanlagen vorbehalten. Der Grund und Boden hierfür ist in großem Umfange schon erworben. In erster Linie hat man auch hier, wie in Boston, die Ufer der Fluß- und Bachläufe für Grünflächen benutzt.

Am südlichen Ende der Breiten Straße liegt der League-Island-Park, der alle Belästigungen, die von den Schiffbauwerften am Delaware, den größten der Union, kommen, von der Stadt abhalten soll. Im Norden sind die Ufer eines Nebenflusses des Delaware für einen Park — den Pennypack-Park — von 1198 Acre = 477 ha ausgewiesen, von denen 190 ha die Stadt schon erworben hat. An der Mündung des Flusses sollen die Ufer des Delaware zu einem öffentlichen Park umgewandelt werden. Die Uferlänge beträgt $3^1/_2$ Meilen = 5,65 km, die durchschnittliche Ufertiefe wird auf 800 Fuß = 240 m angegeben. Zwei Meilen davon sind auch schon erworben und zu öffentlichen Spielplätzen umgewandelt. Wie später die vollendete Anlage gedacht ist, geht aus Textbild 1 hervor. Spiel- und Ballplätze, breite Wandelgänge und Rasenflächen, Bootstege und Jachthafen sind vorgesehen. Der ganze Entwurf scheint dem Plan für den Grantpark-Chicago — Städtebau 1910 Heft 7 — stark nachempfunden zu sein.

Außerdem sind noch Grundzüge für eine Anzahl kleinerer Plätze entworfen für Gegenden, die gerade im Zustande der Bebauung sind. Auf diesen Plätzen sollen auch öffentliche Gebäude errichtet werden. Der Zweck, den diese Gebäude erfüllen sollen, gibt sich wohl in dem Namen, den die Plätze erhalten haben, kund: Civic Center, Social Center. Mit den Worten Friedrich des Großen würde man über die Gebäude schreiben können: Nutrimentum spiritus und über die Plätze: Dem Vergnügen der Einwohner.

Wert ist auch hier darauf gelegt worden, die einzelnen Freiflächen unter sich in Verbindung zu bringen. Vieles in diesem Plane ist ja noch Entwurf, man hat aber bereits mit der Ausführung begonnen. So ist von dem Hunting-Park am

*) Das Modell des ganzen Straßenzuges war auf der Internationalen Baufachausstellung in Leipzig zu sehen.

Punkte a der Abb. a, Tafel 64 eine große Prachtstraße in nordöstlicher Richtung angelegt worden. Sie wird später eine durchlaufende Verbindung mit der Automobilstraße am Schuylkill-Fluß am Nordende des Fairmount-Park und dem schon genannten Pennypack-Park und den Anlagen am Delaware herstellen. Auf der westlichen Strecke muß eine vorhandene Allee noch um 30 m verbreitert werden. Vom Hunting-Park nach Nordosten ist diese Straße, die den Namen Boulevard erhalten hat, auf rund 10 km in 91,5 m Breite hergestellt. Die Fortsetzung erfolgt durch eine schon vorhandene 50 m breite Parkstraße auf rund 3 km. Die neue Straße führt durch parzelliertes, aber nur schwachbebautes Gebiet und wird augenblicklich noch wenig benutzt. Sie kann erst Bedeutung erlangen, wenn ihre Fortsetzungen vom Hunting-Park bis zum Fairmount-Park und den breiten Automobilstraßen am Schuylkill-Fluß und auch ihre Verlängerung nach Osten bis an die dort vorgesehenen Waldgelände ganz durchgeführt sein werden. Die Einteilung mit drei Fahrdämmen (fünf Fahrdämme sind nur auf einer kurzen Strecke am Hunting-Park angelegt) bei einer Gesamtbreite von 91,5 m (vgl. Abb. a—c, Tafel 65) ist recht großzügig angelegt. Die ganze Straße ist gegenwärtig aber nur als Bruchstück zu betrachten, das seine Entstehung wahrscheinlich nur dem Umstand verdankt, daß die neue Stadtverwaltung den Bürgern hat zeigen wollen, daß die bewilligten Geldmittel für die Parkanlagen auch für die Zwecke benutzt werden, für die sie bestimmt sind. Vielleicht ist es auch die Absicht der Stadtverwaltung, die Ansiedlung in jener Gegend zu fördern. Die von der Stadt beabsichtigte Schnellbahn durch die Breite Straße wird nach dieser Gegend geführt werden.

Die Überführung der Parkwege über die Flußtäler und Schluchten soll auf Brücken erfolgen, deren Formen schon jetzt entworfen sind. Abb. b, Tafel 64 stellt eine Eisenbetonbrücke dar, die über den Schuylkill-Fluß führen soll nach einem Gelände, das wegen seiner schönen Lage geeignet ist, sich zu einem vornehmen Landhausviertel zu entwickeln. Die nötigen Verkehrsverbindungen haben aber bisher gefehlt, um die Ansiedlung zu fördern. Das Bauwerk, dessen Abbildung hier wiedergegeben ist, soll die Kluft überbrücken und den Anschluß herstellen. Der Bebauungsplan für das Gelände ist auch schon aufgestellt. Er weicht ganz von den sonst in der Union üblichen Formen ab und ist nach modernen Anschauungen entworfen. Die Schachbrettform hat man verlassen. Die Straßen sind ganz der Geländeneigung angepaßt, und auf gute Zusammenführung ist anscheinend das Hauptgewicht gelegt.

Wenn die Geldmittel in Philadelphia weiter reichlich zufließen und auch richtig verwendet werden, ist wohl anzunehmen, daß Philadelphia in der Schaffung von Parkanlagen und Parkwegen den anderen Städten der Vereinigten Staaten bald nachfolgen wird. Um die Bevölkerung dafür zu gewinnen, hat man im Jahre 1911 vom 15. Mai bis 15. Juni eine Städtebau-Ausstellung in Philadelphia nach dem Muster der Berliner Städtebau-Ausstellung 1910 veranstaltet, die von unserem deutschen Botschafter eröffnet worden ist. Die vielen Modelle, Zeichnungen und Schaubilder, soweit sie die Verschönerung Philadelphias betreffen, sind in den geräumigen Gängen des Stadthauses noch heute zur dauernden Besichtigung ausgestellt. Viel Zukunftspläne sind darunter, aber alle Entwürfe zeigen eine ungemeine Frische und Unternehmungslust, so daß es schon einen Gewinn für die Stadt bedeuten würde, wenn auch nur einige Vorschläge ihre Ausführung erleben.

Ein Blick auf den Plan des gesamten Parknetzes läßt erkennen, daß die äußersten Grenzen keine natürlichen sind, sondern daß sie mit den Weichbildgrenzen zusammenfallen. Nach dem Entwurf sollen sich die Parkerweiterungen auch auf das Gebiet der Nachbargemeinden erstrecken. Vermutlich hat sich die Stadtgemeinde nicht entschließen können, Kosten für Anlagen aufzuwenden, die doch nur den Nachbargemeinden zugute kommen. Ihre Politik geht vielmehr auf Eingemeindung heraus. Das Stadtgebiet erstreckt sich jetzt schon über eine Fläche von 33600 ha, und es wird wohl nur eine Frage der Zeit sein, ob diese Eingemeindungen erfolgen werden. In Philadelphia hat also die Stadtgemeinde den Ausbau der Parkanlagen allein in die Hand genommen.

In Boston hat das Vorhandensein entwickelter Vororte zur Bildung eines Zweckverbandes geführt, dessen Organisation und Tätigkeit zuvor beschrieben ist. Das Weichbild der Stadt Boston hat nur 9465 ha Fläche.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß die Parkverwaltungen von Chicago sich in den Händen des Staates befinden. Man findet also in den Vereinigten Staaten auf dem Gebiete des Parkwesens jede Verwaltungsform. Da in allen drei Städten auf dem Gebiete des Parkwesens anerkennenswertes geleistet worden ist — in bezug auf Chicago sei auf die Veröffentlichungen im Städtebau hingewiesen —, darf man das weniger einer besonders glücklichen Organisation, als vielmehr dem Umstande zuschreiben, daß für die amerikanischen Verhältnisse das Wort Anwendung finden kann: „Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg“.

# EIN BEITRAG ZUM STÄDTEBAU IN NORDAMERIKA.

Von CORNELIUS GURLITT, Dresden.

Deutsche Berichterstatter erzählen uns so viel von den Vorzügen amerikanischer Wohnverhältnisse, daß es sich lohnt, auch einmal einen Blick auf die Schattenseiten der dortigen Verhältnisse zu werfen. Auch dort haben die gewaltigen Anhäufungen von Menschen in den Großstädten, das Elend der untersten Bevölkerungsklassen Zustände hervorgerufen, die die Aufmerksamkeit der Menschenfreunde auf sich lenkten und die Behörden zum Eingreifen zwangen. Auf der Städtebau-Ausstellung in Philadelphia wies z. B. die Wohnungspolizei auf die dort bestehenden Mißstände hin, indem sie einen Block als Beispiel darstellte und dessen Verhältnisse von sozialen, sittlichen und gesundheitlichen

Gesichtspunkten der Untersuchung unterzog. Der Block umfaßt nicht weniger als 155 Häuser; 129 von diesen enthalten Einfamilienwohnungen, 22 sind für 2 Familien eingerichtet und 4 sind Miethäuser. 65 Häuser sind Hinterhäuser und stehen in Reihen von 3, 5 und 10 Häusern. Diese letzteren sind 3 Stockwerke hoch und haben je ein Zimmer in jedem Geschoß. Sie haben weder Innenaborte noch Wasserversorgung. In vielen Fällen gelangt man zu ihnen durch einen Durchgang im Vordergebäude, der in gleicher Höhe mit dem Fußsteig liegt und durch Gäßchen von 1,0–2,4 m Breite. Der Block hat 11 Sackgassen und eine Straße ohne Ausgang von 5,4 m Breite. Außer diesen Gebäuden gibt es 5 Ställe und Dachkammern und 166 Nebengebäude, einschließlich Gartenhäuser, Schuppen, Geflügelställe und ähnliche Buden. Das Ergebnis ist, daß das Gelände vollständig von Gebäuden aufgebraucht wird und kaum ein Stück freier Raum übrig bleibt.

23 Gebäude, die Ställe eingeschlossen, sind in Holz gebaut, 63 sind in sehr schlechtem, baulichem Zustand, einige sind ganz baufällig. Wenn die Häuser so überfüllt sind, wird die Einführung von Luft und Licht zum schwierigen Problem. Den Hinterhäusern fehlt die Durchlüftung, da sie nur auf einer Seite Fenster haben; und diese sind oft klein. Es gibt zwar nur wenig ganz dunkle Zimmer, aber viele sind unangemessen belichtet. Die gesundheitlichen Zustände im Blocke sind schlecht, nur in den nach einem neuen Gesetz errichteten Miethäusern ist es möglich, Innenklosetts einzubauen. Die anderen Häuser haben ihre Aborte außerhalb. Dazu sind diese schlecht gehalten, durchlässig gegen die Entwässerungsanlagen und von diesen aus gegen die benachbarten Keller; wenn es keine Bedürfnisanstalten in den Gärten gibt, dienen den Leuten statt solcher Gruben. Diese bestehen trotz der Tatsache, daß die Straßen Abzugsschleusen haben. Wenige der Häuser haben Senkgruben. Wo solche vorhanden sind, fließt ihr Inhalt oft durch die Wand ab nach dem Hof oder nach dem Rinnstein. Sorglose Bauweise und Mangel an sanitärer Einsicht sind für diese Zustände verantwortlich.

Die Abwässer werden auf das Hofpflaster geschüttet, von wo sie das Gäßchen entlang und von da nach der Häuserreihe oder nach dem Bordstein abziehen. Ein Gäßchen nimmt den Abzug von 10 Häusern auf und wird somit, wenn ein ansteckender Fall vorkommt, zum gefährlichen Krankheitsherde. Die Mieteinkünfte wechseln; der Durchschnitt für eins der Hinterhäuser ist nach unserem Gelde 50 Mk. monatlich, also 600 Mk. jährlich. Die Mißachtung, unter der die farbigen Bewohner Amerikas stehen, führt dahin, daß diese 4–9 Mk. monatlich mehr zahlen müssen, also bis zu 700 Mk. jährlich. Sonst sind es zumeist Iren und Italiener, die in diesen Höhlen hausen. Und zwar sind es zusammen 1106 Menschen, die in den Block eingepfercht sind. Die Angabe, daß 311 Personen auf den Acre kommen, gibt zu erkennen, daß der Block (1106 : 311) = 3,56 Acre, also bei 40,46 a pro Acre 144 a mißt, daß also rund 8 Menschen auf den Ar kommen!

Im Jahre 1910 wurden in dem Blocke 21 Fälle der schlimmsten übertragbaren Krankheiten gemeldet, während die Sterbeziffer 18,32 ‰ war. Der Bericht überdie sittlichen Zustände war noch schlimmer. 629 Leute waren innerhalb dreier Jahre verhaftet; es kam also jedes Jahr eine Festnahme auf 5 Leute.

Dieser Bericht ist einer Darlegung der Verhältnisse durch einen Beamten der Wohnungspolizei (Housing Commission) von Philadelphia entnommen, also durchaus zuverlässig. (Vgl. The American City, Sept. 1911.) Er stellt die Luxusanlagen der Städte Amerikas diesen Zuständen entgegen. Wo liegt der Gewinn, so sagt er, wenn eine Großstadt die schönsten Parks und Boulevards hat, während ihre Bewohner zu vielen Tausenden in oder bei Schuppen, Hinterhäusern, ärmlich gebauten oder verfallenen Gebäuden, Sackgassen leben oder unter schlechten gesundheitlichen Einrichtungen leiden, neben stinkenden Abtrittsgruben, oberirdischer Entwässerung und stehenden Pfützen mit unangemessener Wasserversorgung wohnen, wenn auf je 6–10 Häuser nur ein Hydrant kommt, oder wenn sie zum Waschen, Kochen und Trinken Wasser von Hydranten holen müssen, die 1/2 Meile entfernt liegen. Worin liegt der Gewinn sternförmig angeordneter Straßen, wenn die Sterbeziffer nicht sinkt; 24, 25 und 28 auf 1000 Menschen in überfüllten Krankenhäusern liegen? Großstadtentwürfe müssen, wenn sie ihre Aufgabe wirklich lösen wollen, sich der überfüllten Teile der Stadt annehmen und sie so umformen, daß sie nicht Wellen von ansteckenden Krankheiten ausschicken können, daß sie weder die Lebensfähigkeit der Bewohner schwächen, noch ihre Moral herunterdrücken.

Der Verfasser des Berichts, Bernard J. Newman, verbreitet sich auch über die Wege, die seine Behörde zur Verbesserung der Verhältnisse beschreibt. Denn, so sagt er, solange solche Blocks bestehen, werden sie Jahr für Jahr ihren außergewöhnlich hohen Anteil von bedürftigen, kränklichen und lasterhaften Menschen aufweisen. Barmherzigkeit, freie Krankenpflege, Gerichtshöfe, Besserungsanstalten und Gefängnisse werden nur eine gewisse Beschränkung des Unglückes herbeiführen können; sie dienen nur dazu, Zeit zu gewinnen für die wirkliche Lösung, die darin liegt, solche Blocks in heilsame, gesunde Baustellen umzuwandeln. Wenn die gegenwärtige Gesetzgebung nicht zum Wohnungsverbot für solche Blocks ausreiche, so fordert Newman, so müsse sie umgeändert werden.

Aus Newmans Vorschlägen sieht man, daß er das Bauwesen eines solchen Blockes zur Besserung für völlig ungeeignet, vielmehr energische Mittel für allein richtig hält. Nachdem das Grundstück gesäubert ist, so schlägt er vor, führe man eine neue Straße von 12 m Breite durch und teile das Land in Bauplätze, so daß ein gemeinsamer Garten und ein Spielplatz im Mittel des Blocks frei bleibt. Dann verkaufe man das neuverteilte Land mit der Baubeschränkung, daß der Charakter der neuen Häuser überwacht werden und der beste Häusertypus für überfüllte Teile errichtet werden kann. Dieser Umbau muß alle Gruben ausschalten, alle Hinterhäuser, alle schlechten, baufälligen und überfüllten Gebäude, alle Überfüllung des Baulandes, alle schlechten gesundheitlichen Einrichtungen, Oberflächenentwässerung und finstere Innenräume, all die ungesunden Zustände einer vernachlässigten Nachbarschaft aufheben.

Bei sorgfältiger Planung könne dann die neue Siedelung dieselbe Anzahl von Familien unterbringen, wie die alte bei annähernd gleicher Verzinsung, während das unbebaute Land reichlich Platz für Privatgärten bieten werde, außer dem gemeinsamen Garten und dem Spielplatz mit all seinem Zubehör. Wie dies möglich ist, wie 185 Wohnungen und 51 Wirtschaftsgebäude auf den Block untergebracht werden sollen, hat auf der Ausstellung von Philadelphia zwar ein Modell gezeigt, ist aber aus der schlechten photographischen Abbildung der

Zeitschrift „The American City" nicht ersichtlich. Es hat daher auch keinen Zweck, weiter auf Einzelheiten einzugehen.

Nur von der Finanzierung sei noch ein Wort gesagt. Die „Nettokosten" der Blockumgestaltung werden von Newman auf 100000 Dollar = rund 400000 Mk. berechnet. Es ist nicht leicht zu verstehen, was er hiermit meint, ob sich diese Summe lediglich auf Baukosten, sondern auch auf Grunderwerb bezieht. Er stellt dagegen in Rechnung, was die Stadt aus der Verbesserung des Wohnwesens gewinnt; der Rückgang an Krankheiten und Sterbefällen würden der Stadt eine jetzt unsagbar schwere Last abnehmen. Die Stadt brauche auch nicht die Verbesserung für alle Blöcke selbst auszuführen. Das Vorbild einzelner würde von selbst eine Verbesserung der anderen Blocks nach sich ziehen.

Ein zweites, von Newman angegebenes Beispiel ist etwas klarer erkennbar. Eine Sackgasse in Philadelphia, Porthstreet, ist 5,3 m breit und etwa 31 m lang. Er will sie gegen die an den Block anstoßende Straße öffnen und die Hinterhäuser durch eine weitere Straße verdrängen. Die Ausführung dieses Planes veranschlagt er auf rund 150000 Mk. Es werden dabei 25 Hinterhäuser und 6 Vorderhäuser abgebrochen werden müssen, von denen nur eins in gutem Zustand ist. Der Vorschlag würde 10 Sackgassen öffnen, 6 Gruben mit 17 Wohnräumen über ihnen entfernen und 17 Hinterhäusern Straßenfront geben; Schleusenentwässerung würde anstelle der oberirdischen Entwässerung eingeführt werden. Dem Block würde Luft und Licht zugeführt werden. Gesundheit und Lebensbedingungen würden verbessert werden, während nur 158 Menschen ihre Wohnung verlieren würden. Ist das nicht die Kosten für die Stadt wert?

Durchgreifende Verbesserung erwartet Newman aber nur von einem entsprechenden Gesetz. Zwar haben nach seiner Ansicht die meisten größeren Städte Amerikas gute Baugesetze, durch die die Miethäuser einer strengen Überwachung unterstehen, um die Bevölkerung gegen ihre eigene Schlaffheit und gegen die Habsucht unredlicher Eigentümer zu schützen. Aber wenige Städte haben eine ähnliche Überwachung des Eigenhauses (non tenement houses): Das, worauf wir in Deutschland hinstreben, erscheint also drüben als die bedenklichere Form des Wohnens. Gegen die Mißstände im Eigenhaus fordert Newman ein Gesetz, das notwendig sei, sowohl für den Wirt als auch für den Mieter.

Inspektoren sollen in alle Wohnungen geschickt werden, wo der Verdacht irgendeines Schadens auftaucht, um ihn zu entdecken und seine Entfernung zu bewirken. Man soll nicht warten bis ein Mieter eine Klage einreicht und soll das Nötige zwangsweise ausführen. Also auch drüben der laute Ruf nach der Polizei!

Dazu müssen genügend große Mittel bereitgestellt werden, auf deren Kosten die Schäden abzustellen sind, sobald der Eigentümer die nötigen Arbeiten aufschiebt oder verweigert. Die Kosten sollen hypothekarisch auf das Grundstück eingetragen werden. Zahlt der Eigentümer sie zurück, so gehen sie in den Fonds zurück zu weiterem Gebrauch. So wäre die Baupolizei vor den Machenschaften kleinlicher Politiker zu schützen.

Vor allem aber fordert Newman ein Mietgesetz, das nicht nur die „non tenements" unter dieselbe Aufsicht stellt wie die „tenements", sondern die Stadt mit der Macht ausrüstet, ungesunde Gebäude abzubrechen. Schon wenn die Zahl solcher Gebäude in einer gegebenen Abteilung unverhältnismäßig zahlreich ist, sollte dieses Gesetz der Stadt die Macht geben, das ganze Gebiet für ungesund zu erklären, die alten Gebäude wegzureißen, das Land neu einzuteilen und es mit entsprechenden Baubeschränkungen wieder zu verkaufen.

Es sind da Wünsche und Hoffnungen ausgesprochen. Gleichzeitig beschäftigen die amerikanischen Städte riesige Verschönerungspläne, von denen uns auch deutsche Berichterstatter mit Bewunderung und nicht ohne hämische Seitenblicke auf europäische, besonders deutsche „Kleinlichkeit" berichten.

Dem deutschen Städtebau erscheint es als erste Aufgabe, sachgemäße Wohnstätten zu schaffen und erst dann eine solche, die Besucher der Stadt dadurch in Erstaunen zu setzen, daß sie nach irgendeiner Richtung „the biggest thing of the world" zu sehen bekommen.

Es fragt sich nun, ob die geschilderten Verhältnisse immer an einer Stelle, eben in jenem Viertel von Philadelphia, zu finden sind oder ob sie für die Großstädte der Vereinigten Staaten typisch sind. Soweit die uns bekannte Literatur in Betracht kommt, ist das letztere der Fall. Man lese z. B. den Aufsatz des Dozenten für Städtebau an der Columbia-Universität in New York, Georg B. Ford, der unter dem Stichwort „Digging deeper into city planning" (Tiefer graben im Städtebau!) seinen Landsleuten vorwirft, sie hätten die Grundgesetze des Städtebaus noch nicht erkannt, nämlich die Regelung des Wohnwesens. Dieselben Ansichten führte Ford in einer Rede in der Stadthalle zu New York aus (The Town planning Review, Januar 1911).

Wie stehen nun die Verhältnisse in New York? Der Report of the Board of Trade on Housing Conditions, also ein amtlicher Bericht, gibt uns Nachricht hiervon. Die Gemarkung New York mißt rund 210000 Acre = 850000 Ar. Auf diesem Gebiet leben 4,8 Millionen Menschen, also etwa 5,65 auf dem Ar. Es ist also reichlich Land vorhanden, um einen riesigen Bevölkerungszuwachs wohnlich unterzubringen. Aber durch den unverzeihlichen Fehler der Stadtverwaltung, den Stadtkern, die Südspitze der Halbinsel Manhattan, nicht rechtzeitig entlastet zu haben, drängt sich diesem nun der Verkehr zu. Obgleich es von Fabriken, Werften, öffentlichen Bauten erfüllt ist, beherbergt das Gelände südlich von der 14. Straße doch ein Sechstel der Gesamtbevölkerung. Bekanntlich ist Manhattan in rechteckige Blöcke aufgeteilt, so daß „Avenues" nordsüdlich die schmale Halbinsel durchziehen, „Streets" aber westöstlich. In dieser Spitze wachsen nicht nur Geschäftshäuser empor, sondern steigt ununterbrochen auch die Bevölkerung. Das volkswirtschaftliche Gesetz der Entlastung der City von dort Wohnenden trifft hier nicht zu, wohl aber erfolgt eine ständige Verschlechterung des Wohnwesens. Die Stadtverwaltung hat bisher keine Wege gefunden, hat es kaum versucht, diese Menschenanhäufung zu beseitigen und die dadurch entstehenden Mißstände im Wohnwesen zu beheben. Dies führte zur Entwicklung des Hochbaues. Die Stadt besaß nicht die Kraft, die Gewinnsucht des einzelnen niederzuhalten, um die einst vortrefflichen Wohnverhältnisse in guter Verfassung zu bewahren. Wenn man den Magistraten deutscher Städte den Vorwurf macht, sie hätten für eine lockere Bebauung Sorge tragen müssen, so darf man nicht im gleichen Atem die Amerikaner loben. Denn dort ist das Mißverhältnis augenfällig. Die Wolkenkratzer, die wir hier nicht vom Standpunkte des Ästhetikers oder des die technische Leistung bewundernden Ingenieurs zu betrachten

haben, sind gen Himmel sich erhebende Anklagen gegen die fürchterlichste Mißwirtschaft. Sie sind nicht ein Beweis der Großartigkeit des New Yorker Lebens, sondern der Unfähigkeit, große Reformen städtebaulich durchzuführen, Anklagen gegen die sozialpolitische Unfähigkeit der amerikanischen Städte.

Obgleich Bauland reichlich vorhanden ist, entstand eine Überlastung des Bodens und mit dieser eine ungeheuere Steigerung des Bodenwertes und der Mietspreise. Es gibt ja immer noch Leute, die staunend die Augenlider aufreißen, wenn man ihnen von riesigen Preisen für den Boden erzählt, die diese Zahlen bewundern, statt über sie zu höhnen. Der Bau von Einzelhäusern für kleine Leute, wie er in London sich eingebürgert hat, ist auf New Yorker Flur ausgeschlossen. Die Bodenspekulation hat auch die umliegenden Gebiete so verteuert, daß nur unter besonders günstigen Verhältnissen die Vorstädte sachgemäß ausgestaltet werden können. Die Spekulation beschäftigt sich ausschließlich mit dem Bau von Mietshäusern (tenements).

Zwar wurden in den letzten Jahrzehnten 25 Gruppen solcher Mietshäuser mit öffentlichen Mitteln als Vorbilder erbaut, die 18000 Personen beherbergen. In derselben Zeit aber baute die Spekulation 27100 Häuser, deren Zustände erschrecklich sind. Ein Viertel der Bevölkerung New Yorks wohnt in Blöcken, in denen nur 11 % des Bodens unbebaut ist. Häuser im Sinne unserer Großstädte gehören zu den erwünschten Seltenheiten. Die Wohnungen liegen vielfach an Lichtschächten von 71 cm Weite. Die Häuser haben fünf bis sechs Geschosse, und ihre Höhe wird mit 50—60 Fuß (rund 15—18 m) angegeben. Mithin scheinen 3 m als normale Geschoßhöhe angesehen zu werden. Es wurde als ein großer Fortschritt gerühmt, als man anordnete, Lichtschächte müßten 4,88 zu 5,54 m Weite erhalten. An solchen Schächten liegen dann 60 Fenster von Wohnräumen und 24 Aborten. Diese Lichtschächte — zudem noch gefährliche Vermittler des Feuers bei Bränden — bilden vielfach den einzigen Zugang für Luft und Licht in die Wohnungen. Dreiviertel der Einwohnerschaft lebt in übervölkerten Häusern. Man zählte gegen 100000 Wohnungen, die kein unmittelbares Licht haben, ja nicht einmal Fenster. Eine Million Menschen hat kein Bad und „no private sanitary conveniences".

Die Straßen sind zu eng für die Höhe der Häuser; denn in New York ist man gewöhnt, daß die Haushöhe $1^1/_2$ mal die Straßenbreite übersteigt. Die Richtung des Hausbaues geht noch immer auf Mehrung der Zahl der Geschosse, so daß die unteren immer mehr des Zuganges von Luft und Licht selbst an der Straßenseite entbehren, ganz abgesehen von den fürchterlichen Verhältnissen, die durch die Wolkenkratzer in den zu engen Schluchten gewordenen Straßen herbeigeführt worden sind.

So drängen sich in Manhattan neben überschwenglich reichen Besitzungen Bevölkerungsmassen auf engem Gelände zusammen. Der Bericht des Board of Trade bezeichnet die Wohnräume als dunkel, ungesund, schmutzig, ohne Lüftung. Dazu kostet eine Wohnung von drei schlecht erhellten Räumen wöchentlich etwa 16 Mk., also 830 Mk. jährlich. Die Arbeiter sind gewöhnt, 40—60 Mk. wöchentlich, also 2000—3000 Mk. jährlich für ihre Wohnung zu zahlen.

Thomas Adams, ein Engländer, der in einer durchaus wohlwollend gehaltenen trefflichen Studie New Yorker Verhältnisse bespricht, sagt, der Typus von Mietshaus, wie er sich dort ausbildete, sei die ärgste Art des Wohnens, die jemals für menschliche Hausungen erdacht worden sei (the worst kind of dwelling ever devised for human habitation). Lawrence Veiller, einer der besten Kenner New Yorker Verhältnisse, sagt, das amerikanische Wohnwesen sei ohne Beispiel in der zivilisierten Welt; weder in den Großstädten Europas, selbst nicht in Neapel und Konstantinopel, ja nicht in Canton oder Bombay seien die Verhältnisse ähnlich. In New York aber seien sie die schlechtesten in der ganzen Welt.

„Tiefer graben im Städtebau!" sagt Ford. Er wendet sich gegen die phantastischen Pläne der Stadtverschönerer. Keine Stadt, sagt er, hat einen guten Plan, solange sie die Wohnungsfrage nicht regelt. Die Anlage von Schmuckbauten und -plätzen sei einer der schwersten Fehler, die Amerika je beging, solange nicht die Aufgabe gelöst sei, für das Leben, die Arbeit, das Spiel geeignete Vorkehrungen zu treffen. Er weist auf Deutschland und England, wo man einer menschlich viel höher stehenden Auffassung im Städtebau folge.

Bei uns freilich gibt es Leute, die uns Pläne wie den für Chicago als Muster vorführen: 100 m breite Straßen, riesige Plätze, Wolkenkratzer und Monumentalbauten von ähnlicher Höhe, meilenweite Durchbrüche zum Zweck des Überraschenden zu schaffen, die Welt zu verblüffen. Solche Pläne nennt Ford nicht nur unwissenschaftlich, sondern auch ein Verbrechen!

Er hat damit in Amerika lebhafte Zustimmung gefunden: freilich nicht bei den Geschäftemachern, die es für eine Ehrenpflicht der Stadtverwaltungen ansehen, daß sie Millionen über Millionen zur Verschönerung der Stadt verbauen. Denn eine weitere Frage ist die, wie solche Pläne entstehen, und wer es ist, der an ihnen verdienen will! Auch hierin liegen die Verhältnisse anders als bei uns. Aber sicher nicht besser!

# VORSCHLAG ZUR UMGESTALTUNG DES PLATZES AN DER PORTA NIGRA IN TRIER.

Von GUSTAV KASEL, Architekt in Trier.

Die Porta nigra in Trier ist zweifellos das schönste und besterhaltene römische Baudenkmal auf deutscher Erde (3. Jahrhundert). Ihre vorzügliche Erhaltung verdankt sie dem Umstande, daß sie im Jahre 1034 vom Erzbischof Poppo zu einer Kirche umgebaut wurde und als solche bis zur napoleonischen Zeit erhalten blieb. Napoleon I. ließ in den Jahren 1804—1807 den römischen Bau freilegen; nur die mittelalterliche Apsis auf der Ostseite blieb bestehen. 1876

wurde die Porta bis auf die römische Straßenlage freigelegt, so daß das Tor heute in einer Mulde liegt, was ungemein häßlich wirkt. Von der Straße auf der Süd-, Nord- und Ostseite aus gesehen, scheint die Porta in die Erde zu versinken; von der Porta aus sieht man nach der Stadt-(Süd-) seite zu eine scheußliche breite gepflasterte Steigung (vgl. die Bilder Nr. a und b der Tafel 66). Das Unschöne des heutigen Zustandes wird noch erhöht durch riesige Lichtmaste, die in unmittelbarer Nähe der Porta aufgestellt sind. Umgeben ist die Porta von kümmerlichen Anlagen und einem mageren Eisengeländer. Der Sockel auf der westlichen Stadtseite ist vollständig bedeckt. Ein Teil der in der Nähe der Porta errichteten Neubauten ist viel zu hoch geraten, an anderen Stellen sind zu hohe Neubauten schon geplant.

Ein ungestörtes Betrachten der Porta ist wegen des starken Verkehrs heute nirgends möglich.

Die alten Häuser, die bis in die jüngste Zeit auf der Ostseite standen, sind niedergelegt worden; an ihrer Stelle befindet sich ein großer, asphaltierter Platz, so daß die Porta noch mehr gedrückt erscheint. Die unglückselige Freilegungsmanie des vorigen Jahrhunderts hat auch die Porta nigra nicht verschont; es ist das Verdienst des heutigen Trierer Stadtbaurats Schilling, daß er mit Entschiedenheit diese Manie bekämpft hat.

Allgemein ist aber die Überzeugung, daß endlich für eine bessere Platzgestaltung um die Porta nigra gesorgt werden muß; der vorliegende Plan sucht diesem Bestreben gerecht zu werden.

Die Hauptgedanken dieses Planes sind folgende:

Auf der Süd-(Stadt-)seite der Porta wird auf eine Länge von etwa 45 m, auf der Nord-(Land-)seite auf etwa 32 m bis auf die römische Straßenlage (2 m) unter die umliegenden Straßen heruntergegangen. Dadurch soll der heute tote Platz (die Porta liegt abseits von der Verkehrsstraße) zu einer Art römischen Ehrenhofes umgestaltet werden, von dem aus ein ungestörtes Betrachten der ganzen Porta von allen Seiten ermöglicht wird. Nach den Straßen zu wird der Ehrenhof durch eine 1 m hohe Mauer abgeschlossen, die aus demselben Stoff bestehen soll wie die Porta. Der Ehrenhof wird mit römischen Platten belegt, er erhält Rasenanlagen, eine Brunnenanlage mit hervorquellendem (nicht hervorspringendem) Wasser; auch soll er zur Aufstellung von römischen Fundstücken dienen.

Der große Asphaltplatz auf der Ostseite soll als Fortsetzung der dortigen Anlagen Rasen und Baumanlagen erhalten; die letzteren sollen auf der Nordseite fortgesetzt werden, um der Porta eine würdige Umrahmung zu geben.

Der Übergang zu dem Ehrenhof erfolgt von drei Straßen her durch Treppen.

Das Gebäude auf der westlichen Stadtseite wird etwa 6 m zurückgerückt, um die bisher fehlende seitliche Aussicht auf den Turm der Porta zu ermöglichen.

# MITTEILUNGEN.

Der Leiter der Gruppe: Städtebau, Siedelungswesen und Wohnwesen der Internationalen Baufach-Ausstellung in Leipzig, Herr Regierungsbaumeister G. Langen in Berlin-Grunewald, beabsichtigt eine städtebauliche WANDERAUSSTELLUNG (Naturschutz, Heimatschutz, allgemeines Siedelungswesen in Stadt und Land, Städtebau, Städtehygiene, gewerbliche Entwickelung, Verkehrsfragen) ins Leben treten zu lassen, nachdem eine Anzahl Städte sich bereit erklärt hat, ihre Einheitspläne der Ausstellung zu überlassen. Zur Förderung dieses Unternehmens ist ein Ausschuß hervorragender Fachleute und Regierungsvertreter gebildet worden.

Die Ausstellung wird so eingerichtet, daß der Stoff je nach dem Raumbedarf eingeschränkt oder weiter ausgedehnt werden kann. Sie umfaßt bei starker Einschränkung etwa einen Raum von 1000 qm Wandfläche; dieser könnte jedoch zweckmäßig auf 2 bis 3000 qm erhöht werden, wenn alle Darstellungen voll zur Geltung kommen sollen. Von der Mitsendung großer, kostspieliger Modelle muß der Verantwortung und der hohen Beförderungs- und etwaigen Reparaturkosten wegen abgesehen werden; es sollen jedoch einige wichtigere kleinere Modelle der Ausstellung nach Möglichkeit beigefügt werden. Die Ausstellung ist nicht, wie angenommen werden könnte, in der Hauptsache eine solche von städtebaulichen Einheitsplänen, die zwar dem Fachmann höchst lehrreich, dem Verständnis der Laien jedoch nur unter besonderer Führung zugänglich sind, sondern vor allem darauf gerichtet, den Stoff anschaulich auch für die weitesten Kreise zu gestalten. Eine Fülle von kleineren und großen photographischen Bildern, Ballonaufnahmen, auch bunte Darstellungen sind auch ohne besondere Erklärung verständlich. Besonders dürfte die ganz neuartige Zusammenstellung von Weltkarten volkswirtschaftlicher und siedelungstechnischer Art für Lehranstalten von so großer Anziehungskraft sein, daß ein Besuch durch Schulen jeder Art sich unter allen Umständen lohnen würde. Ebenso sind Karten aus deutschen Kolonialgebieten und Darstellungen der Siedelungstätigkeit unseres Naturschutzes in Deutschland selbst durch ihre bisher noch nicht erreichte Klarheit und Farbigkeit ausgezeichnet.

Es folgen dann auch für jedermann verständliche Darstellungen über die Verschlechterung der Stadtluft durch Staub und Rauch und ihre Verhütung; ferner bunte Darstellungen von Straßen- und Eisenbahnanlagen ebenfalls mit verständlichem Text und dann erst die städtebaulichen Einheitspläne, die für jede Stadt wieder in anderer Weise gruppiert und mit volkstümlichen Erläuterungen versehen, ausgestellt werden. Hierbei sollen besonders die Städte der Umgebung berücksichtigt werden. Die Heimatschutzpläne (Einheitspläne No. 4), die von vielen Städten eingesandt wurden, leiten dann mit ihren, den Stadtplänen beigefügten Photographien zweckentsprechend zu der Gruppe „Die Stadt als Kunstwerk" über, in der ebenfalls, durch gut zusammengestellte und mit Schlagworten, teilweise in Reimform versehene Photographien, verschiedene künstlerische Wirkungen im Stadtbilde erläutert werden. Besondere Zusammenstellungen über die Stadt der Zukunft dürften ebenfalls allgemeine Teilnahme erregen. Hieran würde sich anschließen die Ausstellung über Wohnwesen, die in Grundrissen und Ansichten zum Teil mit Beispiel und Gegenbeispiel die Wohnung des kleinen Mannes bis zu den großen Wohnungen der begüterten englischen Aristokratie vor Augen stellt und vor allen Dingen auf praktische Vorschläge Wert legt, wie die heutigen Wohnungszustände durch die verschiedensten Mittel gebessert werden können. Besondere Darstellungen in kleinen Modellen über die Besonnung der Häuser und Straßen je nach ihrer Lage haben bereits in Leipzig bei den Führungen Anklang gefunden.

Die Wanderausstellung wird fortgesetzt weiter bearbeitet, und zwar teils nach der wissenschaftlichen, besonders aber nach der volkstümlichen Seite hin. Auf dieser Ausstellung soll der Kommunalbeamte wie der Regierungsbeamte, der Kaufmann und Industrielle wie der Fabrikarbeiter, der Schüler wie der Lehrer, der Bauer wie der Städter in gleicher Weise zu seinem Rechte kommen.

Einen besonderen Anziehungspunkt der Ausstellung werden außerdem die aus der Umgegend der Stadt und der ausstellenden Stadt selbst gesammelten Beispiele zu den einzelnen städtebaulichen Fragen bilden. Es soll demnach mit der ausstellenden Stadt gleich nach ihrer Meldung erörtert werden, in welcher Weise sich in Verbindung mit der Wanderausstellung örtliche Tagesfragen in eindrucksvoller Weise ausstellungs-

mäßig behandeln lassen. Es kommen hier in betracht u. a. die Pflege der alten Gebäude im Stadtinnern, Aufstellung etwaiger Denkmäler, die Schaffung von Grünanlagen, die Frage des Naturschutzes in der Umgegend, Verunstaltung der Stadt und des umliegenden Landes durch Reklame und was sonst in letzter Zeit die Bürgerschaft beschäftigt hat. Die Behandlung städtebaulicher Fragen größeren Umfanges in Vortragsform würde Herr G. Langen während des Ausstellungsmonats ebenfalls übernehmen. Auch würden geeignete Persönlichkeiten der ausstellenden Stadt selbst freiwillig zu der einen oder anderen Frage das Wort in einem Vortrag ergreifen können. Zu Vorträgen würden sich hier etwa empfehlen:

1. Wie unsere Stadt geworden ist.
2. Die heutige Stadt, ein Denkmal ihrer geschichtlichen Entwickelung.
3. Wie können wir unsere Grünanlagen pflegen?
4. Heimatliebe und Heimatschutz.
5. Wie können wir die natürliche Umgebung unserer Stadt pflegen und verschönern?
6. Wie machen wir die umgebende Natur den Bürgern unserer Stadt am besten nutzbar?
7. Beobachtungen über den Gesundheitszustand unserer Kinder und sein Zusammenhang mit den städtischen Grünflächen, Spiel- und Erholungsplätzen.
8. Wo gibt es in unserer Stadt Ruheplätze und wie können sie geschaffen und gepflegt werden?
9. Die Zerstörung des alten Stadtbildes durch moderne Ladeneinbauten und Vorschläge für neue Lösungen.
10. Wohin legen wir unser: Rathaus, Theater, Festhalle, Schule, Kirche usw.?
11. Welche Bodenpreise, Wohnungspreise und Wohnungsformen haben wir im Vergleich mit anderen Städten und wo liegen die Möglichkeiten zu einer Besserung?

Aus dieser kurzen Darstellung ist schon zu ersehen, welche Fülle einzelner Fragen es gibt, die zum Teil mit Lichtbildern aus der betreffenden Stadt von verschiedenen Fachleuten gehalten und besprochen werden könnten. Es empfiehlt sich, das Recht zum Besuch solcher Vorträge gleich mit Dauerkarten für die Wanderausstellung zu verknüpfen. Es würden dann jedenfalls die kaufmännischen Vereine, allgemeine Bildungsvereine, Lehrervereine, die Angehörigen der gesellschaftlichen Klubs, naturwissenschaftliche Vereine, kurz alle diejenigen Organisationen, welche selbst ein Interesse daran haben, ihren Mitgliedern Vorträge zu bieten, schon durch Dauerkarten einen gewissen festen Bestand für die Einnahmen und für den Erfolg der verschiedenen Veranstaltungen bilden.

**WANDERAUSSTELLUNGEN DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH.** Bekanntlich hat die Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich eine große Sammlung alle den Kleinwohnungsbau betreffenden Darstellungen angelegt, um in der Lage zu sein, diese zur Veranstaltung von Ausstellungen gelegentlich zur Verfügung zu stellen. Diese Pläne mustergültiger Kleinwohnungsanlagen gelangten bereits in zahlreichen Orten, so in Innsbruck, Graz, Eger, Brünn, Troppau, Mährisch-Ostrau und zuletzt auf der deutschböhmischen Landesschau in Komotau zur Ausstellung. — Mit der Komotauer Wanderausstellung war auch ein Bau- und Wohnungsfürsorgetag verbunden, der anfangs August unter dem Ehrenvorsitze des Bürgermeisters Dr. Storch abgehalten wurde. — Die Tagung erfreute sich eines großen Besuches der deutschböhmischen Baugenossenschaften und auch zahlreiche Behörden und öffentliche Körperschaften hatten Vertreter entsendet.

Alsdann ist die Wanderausstellung für die Zeit der Industrie- und Gewerbeausstellung in Freudenthal gewesen. Von der großen Anzahl ausgestellter Pläne seien hier nur die angekauften und preisgekrönten Pläne des Wettbewerbes der Zentralstelle für Wohnungsreform, März 1910, die englischen Gartenstadtanlagen Bournville, Hull, Woodlands Colliery, ferner ein Beispiel und Gegenbeispiel zur Aufteilung eines Grundstückes für Kleinwohnungsbauten in offener Bauweise erwähnt. — Nebst diesen von der Zentralstelle zur Verfügung gestellten Plänen haben auch zahlreiche gemeinnützige Baugenossenschaften in Schlesien und Mähren die Photographien und Pläne ihrer Wohnungsanlagen eingesendet; auch diese Ausstellung verdient insofern besonderes Interesse, da sie ein Zeugnis ablegt von der ersprießlichen Tätigkeit, welche die schlesischen und mährischen Baugenossenschaften in den letzten Jahren entwickelt haben.

# NEU EINGEGANGENE BÜCHER UND SCHRIFTEN.

Wir bitten um gefällige Zusendung aller einschlägigen neuen Bücher und Schriften, die wir unter dieser Übersicht regelmäßig anzeigen werden; wir übernehmen aber keine Verpflichtung zur Besprechung und Rücksendung.

**DIE GESCHICHTE DER WOHNBAUKUNST DER STADT HILDESHEIM.** Von Dipl.-Ing. Adolf Zeller, Regierungsbaumeister a. D. Privatdozent für Baukunst an der Technischen Hochschule in Charlottenburg. Ergänzungsband zu „Die Kunstdenkmäler der Provinz Hannover". Mit 221 Abbildungen im Text und auf XVIII Tafeln. Hannover, Kommissionsverlag von Theodor Schulzes Buchhandlung 1913.

**ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSFÜRSORGE UND VERBAND DER GEMEINNÜTZIGEN BAUVEREINIGUNGEN IM KÖNIGREICH SACHSEN.** Erläuterungen bearbeitet von Dr.-Ing. Kruschwitz, Geschäftsführer der Zentralstelle für Wohnungsfürsorge, unter Mitwirkung von Dr. jur. et phil. Rusch, Mitglied des Königl. Sächsischen Statistischen Landesamtes. Geschäftsstelle: Dresden-A., Schießgasse 24, I.

**MITTEILUNGEN DER ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSREFORM IN ÖSTERREICH.** Nummer 30. Juli 1913. Herausgeber: „Zentralstelle für Wohnungsreform in Österreich" Wien IX. Peregringasse 2.

# CHRONIK.

**Auf der INTERNATIONALEN BAUFACH-AUSSTELLUNG** zu Leipzig fand am 21. und 22. September d. J. eine Tagung der Deutschen Bauschutzverbände statt, die außerordentlich gut besucht war. Sämtliche deutsche Bauschutzverbände hatten Vertreter entsandt; außerdem waren der Rat der Stadt Leipzig, das Präsidium und das Direktorium der Ausstellung, mehrere Handels- und Handwerkskammern, der Hansabund, der Bund der Industriellen und eine große Anzahl anderer wirtschaftlicher Organisationen vertreten. Nach eingehenden Berichten und Besprechungen wurde von der Versammlung einstimmig die Gründung des „Deutschen Bauschutztages" beschlossen. Sämtliche Bauschutzverbände erklärten sofort ihren Beitritt. Der Deutsche Bauschutztag soll die Aufgabe haben, den Verkehr zwischen den einzelnen Verbänden zu vermitteln, den Austausch der Kenntnisse und Erfahrungen zu veranlassen, ein gemeinsames Vorgehen hinsichtlich aller wirtschaftlichen, den Baumarkt treffenden Bestrebungen und Fragen herbeizuführen und bei Schaffung von neuen Bauschutzverbänden unterstützend einzugreifen.

Zu Mitgliedern des Vorstandes des Deutschen Bauschutztages wurden die Herren Stadtrat Dr. de Gruyter, Berlin, I. Vorsitzender, Oskar Sprenger, Dresden, I. stellvertretender Vorsitzender, Rechtsanwalt Dr. Edelbüttel, Hamburg, II. stellvertretender Vorsitzender, gewählt.

Vom 6. bis 9. Oktober hat der von der ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSFÜRSORGE IM KÖNIGREICH SACHSEN veranstaltete Kursus über die Wohnungsfrage in Leipzig bei einer überaus starken Beteiligung von über 400 Personen aus Sachsen, allen Teilen Deutschlands und auch aus dem Auslande stattgefunden. Der Vorsitzende, Herr Kommerzienrat Marwitz, eröffnete die Tagung und hieß die Erschienenen willkommen. Der Kursus soll über den gegenwärtigen Stand des Kleinwohnungswesens sowohl in den Städten wie auch auf dem Lande Klarheit bringen, er soll neue Wege zeigen, um Mißständen auf diesem Gebiete entgegenzuarbeiten, und er soll dem eigenen weiterem Studium jedes Einzelnen auf seinem Sondergebiete Vorschub leisten, sowie alle Licht- und Schattenseiten um so deutlicher hervortreten lassen. Zu diesem Zwecke erschien es angebracht, abgesehen von einheimischen Autoritäten auf diesem Gebiete, Männer zu Worte kommen zu lassen, die in anderen Gegenden Deutschlands auf diesem Gebiete Hervorragendes geleistet haben. Hinsichtlich der Wahl des Kongressortes konnte kein Zweifel bestehen, da die Baufachausstellung eine wertvolle Ergänzung zu den theoretischen Ausführungen abgeben mußte. Dazu kam, daß die Zentralstelle durch ihre Ausstellung im Heimatschutzpavillon auch einen Überblick über ihre eigene Tätigkeit geben und dadurch den Beweis erbringen zu können hoffte, daß sie bereits einen wichtigen Faktor im heutigen öffentlichten Leben in Sachsen bildet. Er begrüßte sodann die Vertreter der sächsischen Regierung, des Ministerium des Innern und des der Finanzen der Königl. Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, aller sächsischen Kreis- und Amtshauptmannschaften, an ihrer Spitze den Ministerialdirektor Herrn Geheimen Rat Rumpelt, dem er insbesondere seinen Dank für die tatkräftige Unterstützung der Zentralstelle aussprach; ferner begrüßte er die Bürgermeister bezw. Vertreter sächsischer Städte, die Vertreter der Landesversicherungsanstalten, ferner des Verbandes der gemeinnützigen Bauvereinigungen im Königreich Sachsen, des Verbandes deutscher Handlungsgehilfen, des Verbandes der Hausbesitzervereine Sitz Leipzig, des Verbandes der sächsischen Hausbesitzervereine Sitz Chemnitz, der Allgemeinen Ortskrankenkasse Berlin usw.

Von den dabei gehaltenen Vorträgen teilen wir zunächst den vom Geheimen Baurat Schmidt aus Dresden im Auszuge mit.

„Städtische und ländliche Kleinwohnungen".

Ausgehend von der erfreulichen Tatsache, daß die Technikerwelt, die den Problemen der Wohnungsfürsorge seither ziemlich ferngestanden habe, neuerdings eine rege Teilnahme nicht nur an der Beurteilung der vorhandenen Mängel, sondern mehr noch an der Frage der bautechnischen, gesundheitlichen, künstlerischen und wirtschaftlichen Gestaltung von Kleinwohnungen bekunde und die Lösung dieser schwierigen Probleme nicht dem Volkswirtschaftler und Verwaltungsbeamten allein überlasse, ging der Vortragende ausführlicher auf die geschichtliche Entwicklung des Kleinwohnungswesens ein und zeigte an der Hand trefflicher Lichtbilder, wie vorbildlich eine frühere, künstlerisch höher stehende Zeit Typen geschaffen habe, auf die wir heute nach so vielen Irrfahrten wieder zurückkommen. Das kleine Reihenhaus, wie es von Nord bis Süd, von Ost bis West in Deutschland als Beispiel einer ebenso praktischen wie wirtschaftlichen Lösung zu finden sei, bilde neben dem in Sachsen, namentlich im Gebirge, vielfach heimischen Doppelwohnhause heute die begehrenswerteste, ausbildungsfähigste Lösung, und es sei das Verdienst der sächsischen Forstverwaltung, auf die moralischen und wirtschaftlichen Vorzüge dieser Kleinbauweise gegenüber dem Massenmiethause zuerst aufmerksam gemacht und durch ihre Einführung auf die vorbildliche Bedeutung hingewiesen zu haben.

Die weiteren Betrachtungen waren der zeitgemäßen, im allgemeinen aber als gelöst zu erachtenden Frage, ob das Kleinhaus oder Massenmiethaus den Vorzug verdiene, gewidmet. Beide Bauformen seien eine Notwendigkeit, ihre jeweilige Wahl bedürfe für jeden Fall der besonderen Erwägung und Berechnung. Der Kleinhausbau verdiene aber, wo auch immer angängig, den Vorzug in allen den Fällen, wo seine Durchführbarkeit keine wesentlich höheren Opfer, als sie beim Massenmiethause in Frage kämen, erforderte. Die Annehmlichkeit des Bewohnens eines eigenen, wenn auch kleinen Heims mit unmittelbarer Verbindung der Wohnräume mit Hof und Garten, Keller und Bodengelassen, der veredelnde Einfluß der Natur und die Möglichkeit der Verwertung beschäftigungsloser Stunden sicherten dem Kleinhausbau Vorzüge, die im Massenmiethause auch nicht im entferntesten geboten werden könnten.

Glücklicherweise wäre es, wie die zahlreichen Fälle aus der Praxis und selbst Bodenpreise von 20 Mk. für 1 Quadratmeter bewiesen hätten, möglich gewesen, die seitherige Vorherrschaft des Massenmiethauses zugunsten der Kleinbauweise zu brechen und damit zu einer Gesundung des Kleinwohnungswesens wesentlich beizutragen.

Der Vortragende begrüßte sodann aufs freudigste den vom Ministerium des Innern in Aussicht gestellten Erlaß ortsgesetzlicher Vorschriften, die das Bauen von Kleinwohnungen erleichtern und den Minderbemittelten somit zu billigen und nach heutigen Anschauungen einwandfreien Wohnungen, womöglich zu Eigenheimen, verhelfen sollen, und gab der Erwartung Ausdruck, daß von diesem Entgegenkommen zur zweckmäßigeren Anlage und Aufteilung der Wohnungsblöcke, der Abminderung der Straßenbreiten, der Verbilligung von Umfassungs-, „Mittel"- und Brandmauern usw. mehr Gebrauch gemacht werden möchte, als seinerzeit bei Einführung des Allgemeinen Baugesetzes zur Verbilligung der Baukosten in gleicher Weise eingeräumten Ausnahmen. Der Durchbildung der Mietwohnungen geschlossener Bauweise, insbesondere dem Problem der Anordnung von mehr als zwei Wohnungen in einem Geschoß, der Frage der zurückliegenden Aborte, der Gestaltung der Wohnküchen usw. wurden die weiteren Betrachtungen gewidmet, nicht ohne auf die künstlerischen Fragen bei der Gestaltung der Außenerscheinungen einzugehen und zu beweisen, daß eine die schlichte Einfachheit, Natürlichkeit und Schönheit der früheren Bauweise Rechnung tragende Ausführung von wesentlichem Einfluß auf die Verbilligung der Baukosten sei und überdies Werte schaffe, die der Gemütspflege unserer Bevölkerung zugute kommen müssen. Die Schlußbetrachtungen des Vortragenden waren der Wohnungsfürsorge auf dem Gebiete der Landwirtschaft gewidmet, und Sachsen habe den Vorzug von allen deutschen Staaten, die meisten selbständigen kleinsten Anwesen zu besitzen; annähernd die Hälfte aller bestehenden landwirtschaftlichen Betriebe bestehe nach der Berufszählung im Jahre 1909 aus Parzellenwirtschaften mit einem Grundbesitz von 0,50 bis 1 ha. Diese selbständigen Besitztümer zu erhalten und zu mehren sei eine ebenso verdienstliche wie dankbare Aufgabe, der sich die Bauberatungsstelle des Sächsischen Heimatschutzes in Gemeinschaft mit dem Landeskulturrat durch die Bearbeitung der vorbildlichen zumeist aus der Praxis entnommenen und überarbeiteten Lösungen neuerdings erfolgreich gewidmet habe. Die vorbildliche Vorführung von Beispielen aus der Praxis ließ auch hier erkennen, wie eine frühere Zeit vorbildliche und noch heute mustergültige Bauten geschaffen hat, welche Schönheitswerte mit den einfachsten natürlichen Mitteln lediglich aus dem praktischen und wirtschaftlichen Bedürfnis herausgewonnen würden.

(Fortsetzung folgt.)

ZUM KAMPF UM DAS HERMSDORFER FLIESSTAL BEI BERLIN. Vom Berliner Waldschutzverein wird uns geschrieben: Die Erhaltung des Fließtales zwischen Tegel, Hermsdorf und Schildow, welche jetzt auf Grund des Hochwasserschutzgesetzes angestellt wird, erscheint den Anliegern als ein Eingriff in ihre Rechte. Auf die Bedeutung des Fließes für den Schutz gegen Hochwasser mögen Geologen und Techniker eingehen. Die Bevölkerung von Groß-Berlin und der Zweckverband haben aber ein starkes Interesse an dieser Erhaltung unter noch anderen Gesichtswinkeln. Gerade diese Fließtäler sind als die natürlich gegebenen Freiflächen zu betrachten, deren Verschwinden jeder bedauern muß, der nicht den einseitigsten Interessentenstandpunkt einnimmt. Als Beispiele eigenartiger märkischer Landschaftsbilder, von märchenhafter Innigkeit und Stille, sind sie jedem Heimatfreunde ans Herz gewachsen. Vom Standpunkte eines vernünftigen Städtebauers und des Heimatschutzes wäre es geradezu unverantwortlich, wenn man diese Täler bebauen würde. Sollte das Hochwasserschutzgesetz auf sie keine Anwendung finden können, so wäre mindestens zu fordern, daß der Zweckverband jedem Bebauungsplan seine Zustimmung versagt, der nicht diese Täler als Freiflächen vorsieht. Wenn nun die Anlieger behaupten, hierdurch geschädigt zu werden, so ist demgegenüber zu betonen, daß es sich meist um Leute handelt, die von alten Zeiten her diese Wiesen geerbt haben. Es liegt also kein wirklicher Schaden, sondern höchstens ein entgehender Gewinn, kein „damnum emergens", sondern ein „lucrum cessans" vor. Niemand hat aber ein Anrecht auf Wertzuwachs, ein Recht zu fordern, daß er für sein Gelände, vor allem nicht für baugrundlose moorige Wiesen, Groß-Berliner Bodenpreise erhält.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

10. Jahrgang 1913 12. Heft




** NEBST EINER SONDERBEILAGE: LITERATURBERICHT, HERAUSGEGEBEN VON RUDOLF EBERSTADT **





# BEBAUUNGSPLAN FÜR EICHWALDE BEI BERLIN.

Von BRUNO TAUT, Architekt, Berlin.

Die Neue Bau- und Betriebs-Aktien-Gesellschaft besitzt in Eichwalde im Süden Berlins ein größeres Gelände, für das bereits ein behördlicherseits genehmigter Bebauungsplan vorlag. Da dieser Plan jedoch städtebaulich nicht einwandfrei ist, so entschloß sie sich im Einverständnis mit der Gemeinde, einen neuen Plan ausarbeiten zu lassen, der nicht allein für ihr Gebiet, sondern auch für das ganze noch freie Gelände bis zur Bahn hin, in der Größe von 151 ha, eine neue Gestaltung aufweist. Dieser Plan ist zugleich mit dem zur Zeit gültigen auf der Doppeltafel 67/68 dargestellt. Für das Gelände ist eine offene Bebauung, unter Zulassung von Reihenhäusern, nach den Baupolizeivorschriften verlangt, so daß es sich um die Aufgabe handelte, eine Landhaussiedelung in straffer und doch lebendiger Gliederung zu schaffen. Als eine besondere Vorbedingung für das völlig ebene Gebiet kam die Absicht hinzu, das Gelände durch die Anlage eines Stichkanals mit dem Zeuthener See zu verbinden, an den es nur mit einem schmalen Stück heranreicht. Da jedoch über den Beginn des Kanalbaues wegen der Zuwasserfrage nichts Entscheidendes vorauszusehen war, andererseits aber die Aufschließung des Geländes nicht leiden durfte, so hatte der Verfasser die Aufgabe, seinen Entwurf für die Straßenführung derart zu halten, daß der Kanal späterhin ohne Schwierigkeiten und ohne Umlegung von Straßen eingefügt werden kann.

Eine wesentliche Vorbedingung lag in der Fortführung der aus dem nördlichen Teil von Eichwalde in das Gelände einmündenden Straßen sowie der Übernahme einiger von dem alten Plan herrührender und bereits gebauter Straßen, wie z. B. der Wörther Straße. Diese führt auf einen Wasserturm, der, bereits im Bau befindlich, in seiner architektonischen Formengebung leider nicht so gehalten war, daß man ihn in den Plan einbeziehen konnte. Er ist deshalb in das Innere eines Baublocks hineingelegt. Ferner mußte die Grünauer Straße mit einer ebenfalls bereits im Bau befindlichen Kirche, die Zeuthener Chaussee, wie die Begrenzungsstraßen mit in den Plan einbezogen werden. Als Hauptmotiv wurde für die Ausgestaltung eine geradlinig durchgeführte Promenadenstraße gewählt. Am Bahnhof, dessen Empfangsgebäude ebenfalls neu geplant ist, ist ein größerer Platz mit dem Rathaus angeordnet, das einen großen von Osten nach Westen gehenden Promenadenweg abschließt. Dieser führt über einen größeren baumbestandenen Platz weiterhin an den Zeuthener See heran. Die Mitte des Geländes wurde durch einen Platz betont, an dem die für die Gemeinde in Aussicht stehenden Schulbauten vorgesehen sind. Da die Straße eine ruhige Promenadenstraße sein soll, so dürfte die Stellung der Schulen an einer solchen Straße keine Bedenken haben. Spricht sich doch das Blühen und Fortschreiten einer Gemeinde in ihren wenigen öffentlichen Ge-

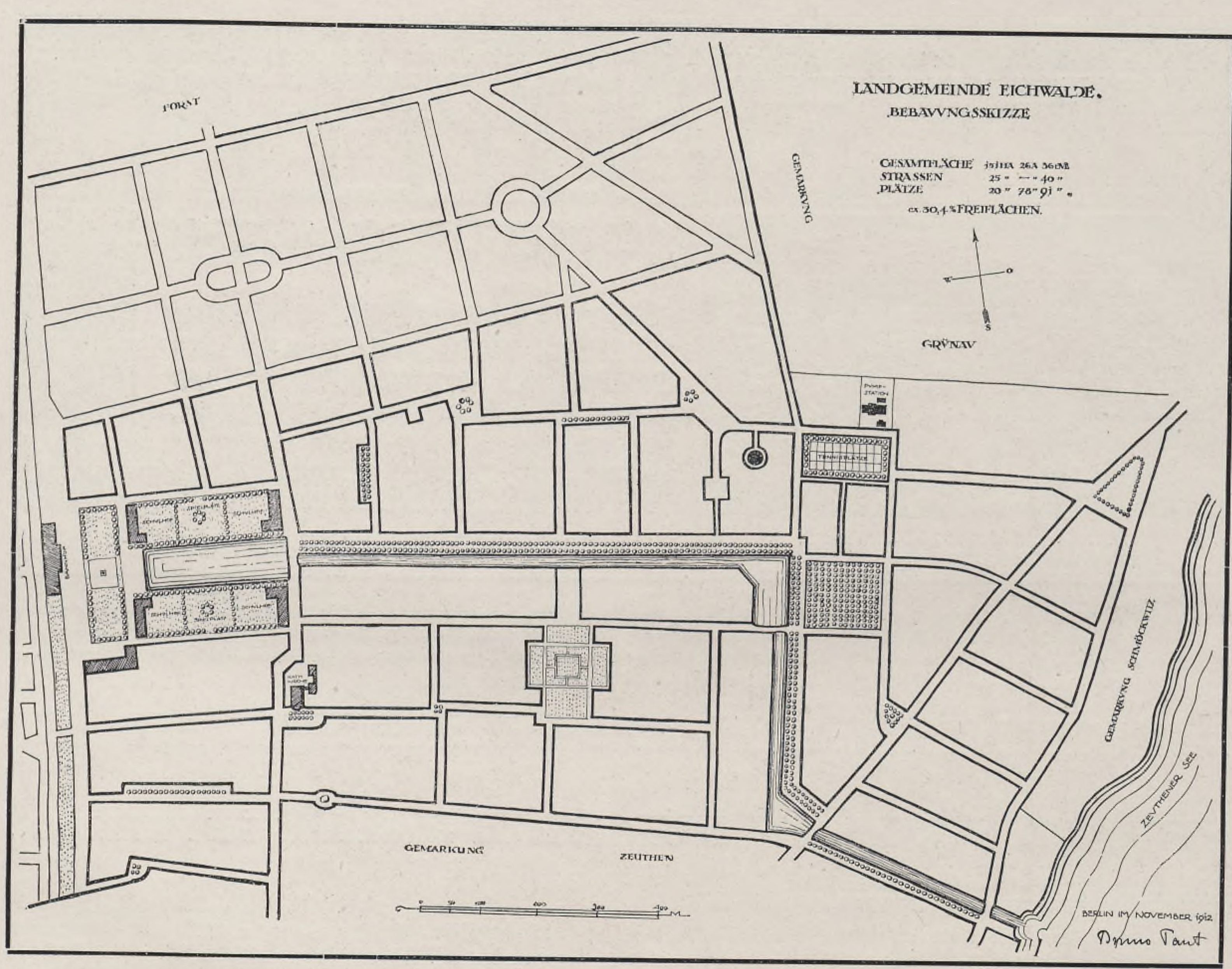



Abb. 1. Bebauungsplan für Eichwalde bei Berlin. Variante mit Kanalanlage von Bruno Taut, Architekt in Berlin.

bäuden wie Rathaus und Schulen besonders aus, die deshalb im Bebauungsplan in eine besonders wirksame Lage gebracht werden müssen, soweit sich dies mit Rücksicht auf die praktischen Erfordernisse ermöglichen läßt. Die Stellung der Schulen, von denen zwei als Gemeindeschulen, zwei als höhere Schulen gedacht sind, ist so gedacht, daß die Klassenflügel Ost- bzw. Westlicht erhalten, während die kürzeren Flügel am Platz für Lehrerzimmer u. a. vorgesehen sind. Anschließend an diesen Platz ist ein ausgesprochener Gartenplatz entworfen, der in besonders sorgfältiger Weise gärtnerische Anlagen, wie Rosenbeete usw. aufweisen soll. Für die Bebauung ist eine je nach den Bedürfnissen sich ergebende Abwechselung von Einzel- und Doppelhäusern angenommen, während die besonders ausgezeichneten Straßen und Plätze zur Erzeugung geschlossener Wirkungen Reihenhäuser aufweisen. Die Freiflächen nehmen 30% der Gesamtfläche ein.

Wie Textbild 1 zeigt, wird sich die Anlage des Kanals ohne Veränderung der Straßen, die er nicht berührt, durchführen lassen. Für seine Führung wurde die gerade Linie gewählt, die für einen künstlichen Wasserlauf, als der Ausdruck des von Menschenhand herrührenden, das natürlichste ist, wie ja auch die Wirkung der holländischen Grachten zum großen Teil auf ihrer Geradlinigkeit beruht. — Brücken sind in möglichst geringer Zahl vorgesehen und so angeordnet, daß sie schöne Blicke über den Kanal gewähren; aus ähnlichen Gründen wie zur Milderung der Knicke sind auch die hafenartigen Erweiterungen entstanden. Der Kanal wird nur auf einer Seite von Grundstücken begrenzt, deren Wert dadurch ein besonders hoher wird, während ihn auf der anderen Seite ein baumbestandener Promenadenweg begleitet. Die Umgebung des Bahnhofes erhält eine neue Form der Ausbildung in der Weise, daß hier die Schulen mit den Spielplätzen um ein großes Becken gruppiert sind, während das Rathaus die eine Seite des Platzes am Bahnhof flankieren soll.

# DIE KIRCHEN ALT-ERFURTS IN STÄDTEBAULICHER BEZIEHUNG.

Von Dipl.-Ing. AUTZ, Coblenz.

Motto: ...; es müssen unbedingt die Werke der Vergangenheit studiert und an Stelle der verlorenen Kunstüberlieferung die theoretische Erkenntnis der Gründe gesetzt werden, weshalb die Anlagen der Alten so vortrefflich wirken. Sitte.

Wer zum ersten Male Erfurt betritt und durch die Straßen der Innenstadt wandert, dem wird sicher auffallen, wie häufig die Kirche oder der Kirchturm im Straßenbild erscheint, wie auf Schritt und Tritt bald durch diese, bald durch jene Gasse, oft in reizvoller Überschneidung, ein Turm oder auch nur ein mächtiges Kirchendach zum Vorschein kommt. Aber auch selbst bei längerem Verweilen in der Blumenstadt wird sich dieser Eindruck nicht leicht verwischen, wenigstens bei dem, der mit offenen Augen den alten städtebaulichen Gebilden gegenübersteht.

Sucht man den Ursachen dieser Erscheinung näher zu kommen, so wird sich sogleich die große Zahl der Kirchen und Türme als Erklärung aufdrängen. In der Tat sind nicht weniger als 16 Kirchen und 5 Türme (die als Überreste früherer Kirchen noch bestehen), also zusammen 21, im Gebiet der Altstadt zu verzeichnen. Hatte doch Erfurt schon im 11. Jahrhundert 25 Pfarrkirchen aufzuweisen. Bei näherer Überlegung wird man jedoch finden, daß die große Zahl der Kirchen nicht als alleinige Ursache jener Erscheinung gelten kann. Man vergegenwärtige sich nur einmal ein etwa gleich großes Gebiet, wie das hier in be-




Abb. 2. Ausschnitt aus dem Stadtplan von Erfurt.

tracht gezogene, jedoch mit einem jener schematischen Stadtpläne, wie sie ausgangs des vorigen Jahrhunderts entstanden sind, und denke sich in einen solchen Plan 21 zum Teil sehr bescheidene Kirchen „hinein komponiert“. Wieviel annehmbare Städtebilder würden hieraus wohl entstehen? Sicher nicht die große Anzahl, die Alt-Erfurt aufweist. Es müssen also wohl noch andere Gründe mitwirken, welche die Erfurter Kirchen so vorteilhaft im Stadtbild erscheinen lassen.

Ein Blick auf den Stadtplan (Tafel 1) wird uns lehren, daß es zunächst der Mangel an Schematismus sein wird, der hier wie bei allen älteren Stadtanlagen es ermöglicht, den bedeutenden Bauwerken vorteilhafte Plätze anzuweisen; vorteilhaft inbezug auf die Sichtbarkeit des Bauwerkes von mehreren Seiten. Wenn es galt, eine Kirche innerhalb eines ebenen Stadtgebietes von verschiedenen Seiten zur Erscheinung zu bringen, so hatten die Städtebauer des vorigen Jahrhunderts im wesentlichen dasselbe Rezept, die Aufstellung des Bauwerkes in der Mitte eines Platzes, die einmündenden Straßen in der Richtung auf das Bauwerk. Diese „Normalsituierung“ erfordert für jede Kirche einen besonderen Platz. Den Erbauern der mauerumgürteten Städte des Mittelalters stand aber — man möchte sagen: Gott sei Dank — nicht so viel Platz zur Verfügung. Das zeigt deutlich die nachstehende Übersicht der hier in betracht gezogenen Kirchen und Türme.

Übersicht.

| No. | Bezeichnung | Entstehungszeit Jahrh. | Lage des Grundstückes | Lage des Baukörpers | Zahl der Straßenzüge, Plätze usw., von welchen aus die Kirche im Bild erscheint |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Dom } zus. eine Baugruppe | 12.—15. | dreiseitig frei | einseitig angeb. (Kreuzgang) | 5 |
| 2 | Severi } zus. eine Baugruppe | 13.—15. | „ „ | allseitig frei | |
| 3 | Schottenkirche | 11.—15. | einseitig frei | „ „ | 1 |
| 4 | Predigerkirche | 13.—15. | zweiseitig frei | einseitig angeb. | 4 |
| 5 | Barfüßerkirche | 13.—14. | „ „ | allseitig frei | 5 |
| 6 | Reglerkirche | 12. | „ „ | „ „ | 3 |
| 7 | Augustinerkirche | 13.—15. | „ „ | einseitig angeb. (Kreuzgang) | 2 |
| 8 | Kaufmannskirche | 13. | allseitig frei (erst in neuerer Zeit) | allseitig frei | 4 |
| 9 | Allerheiligenkirche | 13. | dreiseitig frei | einseitig angeb. | 6 |
| 10 | Michaeliskirche | 14. | zweiseitig frei | „ „ | 4 |
| 11 | Andreaskirche | 15. | „ „ | allseitig frei | 4 |
| 12 | Wigbertikirche | 15. | dreiseitig frei | einseitig angeb. | 3 |
| 13 | Neuwerkskirche | 18. | zweiseitig frei | allseitig frei | 5 |
| 14 | Martinikirche | 15. | „ „ | einseitig angeb. | 3 |
| 15 | Lorenzkirche | 15. | „ „ | allseitig frei | 2 |
| 16 | Egidienkirche | 14. | einseitig frei | einseitig frei | 8 |
| 17 | Nicolaiturm | 14. | — | — | 5 |
| 18 | Johannisturm | 15. | — | — | 6 |
| 19 | Bartholomäusturm | 15. | — | — | 2 |
| 20 | Paulsturm | 15.—18. | — | — | 3 |
| 21 | Georgsturm | 14. | — | — | 4 |
| | | | | zusammen | 79 |

Nur eine einzige dieser Kirchen ist allseitig frei, sie ist es aber erst in neuerer Zeit unter dem Zwange des wachsenden Verkehrs geworden. Alle übrigen Bauwerke sind inbetreff ihres Grundstückes nur ein-, zwei- oder dreiseitig frei, d. h. von Straßen oder Plätzen begrenzt; ja, selbst der Baukörper der Kirche ist in der Regel nicht frei, sondern meistens angebaut. Wenn trotz der wenig freien Lage dieser Kirchen ihnen im Gefüge der Straßen und Plätze eine so vorteilhafte Lage gegeben werden konnte, so war dies freilich nur möglich, weil fast alle Straßen gekrümmt sind oder sonstige Richtungsänderungen aufweisen. Dadurch erscheint der Kirchturm selbst bei solchen Straßen oder Gassen als malerische Überschneidung, die überhaupt nicht an der Kirche vorbeiführen, sondern schon vorher in eine Hauptstraße einmünden.

Aus der vorstehend wiedergegebenen Übersicht geht aber noch etwas anderes hervor. Es ergibt sich die überraschende Tatsache, daß die 21 Türme im Verein mit den anliegenden Straßen, Plätzen usw. gegen 80 verschiedene Stadtbilder ergeben. Durchschnittlich erscheint also jede Kirche nach vier Seiten hin im Stadtbild. Welch eine weise Sparsamkeit liegt hierin verborgen! Mit wenig Mitteln werden vier Straßenzüge aus dem Alltäglichen herausgehoben, erhalten eine Bereicherung der Umrißlinie und ein reizvolles Gepräge, das in gleich wirkungsvoller Weise auch durch die kostbarsten Bauten an den Straßenwänden nicht erreicht werden könnte.

Um nur ein Beispiel herauszugreifen, erscheint der schlanke Turm der Allerheiligenkirche (No. 9 der obenstehenden Übersicht) in sechs verschiedenen Straßenbildern (Tafel 69). Wohl sind diese Straßen an und für sich von malerischer Wirkung. Aber nur die Bereicherung durch den im Bild erscheinenden Turm erhebt sie zum Range von Städtebildern.

Und wodurch ist diese sechsfache städtebauliche Auswertung der an sich ganz schmucklosen Kirche erreicht worden? Die Standpunkte, von welchen aus die Bilder gezeichnet wurden, sind im Lageplan (Textbild 3) eingetragen. Der Turm steht hiernach im Schnittpunkt der günstigsten Blickrichtungen. Es ist also die geschickte Wahl der Lage des Turmes, die auf der Grundlage eines organisch erwachsenen Stadtgebildes es ermöglicht, einer Vielheit von Straßenzügen ein bedeutendes Gepräge zu geben.

Abb. 3. Die Stellung der Allerheiligenkirche im Stadtplan von Erfurt.

Es wird eingewendet werden können, daß all dies lediglich dem Zufall zu verdanken sei. Man könnte den Einwand gelten lassen, wenn es nur diese eine Kirche wäre, die im Stadtplan eine so günstige Lage einnimmt. Das oben aufgestellte Verzeichnis und ein genaueres Studium der örtlichen Verhältnisse lehrt aber, daß die meisten Kirchen in ihrem Bezirke jeweils die im obigen Sinne günstigste Lage aufweisen. Nicht der Zufall ist es, der hier Wunder gewirkt, ebensowenig wie vielleicht die Absicht einzelner Erbauer die gedachte Richtung hatte. Es ist vielmehr der künstlerische Wille ganzer Geschlechterfolgen, die lebendige Kunstüberlieferung vergangener Zeiten hier zum Ausdruck gekommen.

Wenn in anderen mittelalterlichen Städten bedeutende Bauwerke so aufgestellt wurden, daß sie gleichzeitig einer Vielheit von Plätzen, einer Platzgruppe als Dominante dienten, so scheint hier in dem bescheideneren Erfurt derselbe Grundsatz gewaltet zu haben, nur mit dem Unterschied, daß es sich hier meistens um weniger bedeutende Bauwerke und um Straßengruppen handelt.

Damit sind aber die städtebaulichen Beziehungen zwischen Kirche und Umgebung noch nicht erschöpft. Von den übrigen Mitteln, die wir von den Alten angewendet finden, können hier nur noch diejenigen gestreift werden, die dazu bestimmt sind, das Gotteshaus aus der Masse der Umgebung in vertikalem Sinne herauszuheben. Da ist zunächst der geschickten Ausnutzung der vorhandenen Bodenerhebungen zu gedenken. Wir wissen ja, daß fast ausnahmslos die Dorfkirche ihren Platz auf dem höchsten Punkt des Ortes einnimmt und so bei verhältnismäßig kleiner Gebäudemasse zur denkbar besten Wirkung gelangt. So sind auch die höchsten Punkte Erfurts, der Petersberg und der Cyriaksberg, mit Kirchen besetzt gewesen. Auf dem ersteren stand die gewaltige romanische Basilika der Peterskirche, jetzt in ihren Überresten zu einem militärischen Magazin der „Zitadelle Petersberg" ausgebaut.

Und auf den niedrigeren Ausläufern des Petersberges erhebt sich noch heute jene wundervolle Baugruppe Dom-Severi, die ihre gewaltige Wirkung im wesentlichen der hohen Lage verdankt, eine Wirkung, die selbst durch die ungeheure Größe des davorliegenden Friedrich-Wilhelms-Platzes nicht ganz aufgehoben wird. Diese einzigartige Baugruppe nimmt jedoch städtebaulich wie architektonisch eine derartige Ausnahmestellung ein, daß eine eingehendere Würdigung dieses herrlichen Werkes einer besonderen Darstellung vorbehalten bleiben muß.

Als zweites Mittel, in vertikalem Sinne die Bedeutung des Bauwerkes zum Ausdruck zu bringen, ist die Höhenentwicklung des Turmes oder auch des Langhauses zu erwähnen. Sie steht, oder besser gesagt, stand fast immer zu den anliegenden Profanbauten in angemessenem Verhältnis. Die Türme waren groß genug bemessen, um die zugehörigen Kirchen ihrer Bedeutung entsprechend der Umgebung gegenüber zur Geltung zu bringen. Wo die Türme nur wenig hervortreten, wie bei der Prediger- und der Barfüßerkirche, haben wir es mit so mächtig entwickelten Langhäusern zu tun, daß dem Turm „zu tun fast nichts mehr übrigbleibt".

Wenn nun die Mehrzahl derjenigen Türme, die zu den übrigen kleineren Kirchen gehören, noch heute recht gut zur Geltung kommen, so beruht dies darauf, daß noch die alten zwei- und dreistöckigen Wohnhäuser mit ihren niedrigen Geschossen in der Altstadt überwiegen. Die heutige Bauordnung überliefert nun die ganze Altstadt durchweg der viergeschossigen Bauweise, soweit natürlich die vorhandenen Straßenbreiten dies gestatteten.

Es verlohnt sich daher wohl, die Frage zu stellen, welche Wirkung die unaufhaltsam fortschreitende Entstehung der viergeschossigen Häuser auf die städtebauliche Beziehung zwischen Kirche und Umgebung ausüben muß.*)

Diese Frage wird durch die sechs Städtebilder der Tafel 70 mit entsprechender Deutlichkeit beantwortet. Wenn man bedenkt, daß nach vollzogener Neubebauung mit der höchst zulässigen Geschoßzahl in jedem dieser Bilder der Turm ganz oder zum größten Teil verschwunden sein wird, so wird ermessen werden können, welche Werte hier auf dem Spiel stehen.

Auch wenn das Gesamtstadtbild von außen her gesehen in betracht gezogen und etwa mit den alten Stichen von Merian oder Mathias verglichen wird, so fällt der gewaltige Unterschied in die Augen. Wo früher selbst die kleineren Kirchen mit ihren schlanken Türmen ihre bescheidenere Umgebung stolz überragten, da verschwinden sie heute fast unter der erdrückenden Masse der viergeschossigen Profanbauten.

Dieser stillen Umwandlung mit verschränkten Armen zusehen, hieße die besten städtebaulichen Werte der Altstadt preisgeben. Auf die bevorstehende Überwucherung unserer kleineren Stadtkirchen muß um so eindringlicher hingewiesen werden, als das Gesetz gegen die Verunstaltung der Straßen und Plätze keine Handhabe bietet, den Verschiebungen in den gegenseitigen Massenbeziehungen zwischen Kirche und Umgebung entgegenzuwirken; schaltet doch das Ortsstatut in § 2, welcher dem Schutze der hervorragenden Bauwerke und ihrer Umgebung gewidmet ist, ausdrücklich eine Beschränkung der größten zulässigen Geschoßzahl aus.

So wünschenswert es nun auch wäre, wenn sich wenigstens in der nächsten Umgebung der wertvollen kirchlichen Bauten eine Beschränkung der baupolizeilichen Gebäudehöhen erreichen ließe, so stehen einem solchen Ziele in unserer heutigen Zeit, in der fast nur wirtschaftliche Interessen gelten, so unüberwindliche Hindernisse entgegen, daß wir uns auf Vorschläge beschränken müssen, die wenigstens eine Milderung der bevorstehenden Übelstände anstreben. Es könnte bei solchen Neubauten in Frage kommen, die Ausbildung des vierten Geschosses als Dachgeschoß, die Vermeidung höherer Giebelaufbauten und die Durchführung ruhiger Dachflächen und Firstlinien. Eine vorwiegend horizontale, mehr lagenhafte als anstrebende Gliederung der Fassaden würde in gleichem Sinne wirken.

Noch wichtiger aber als diese im Sinne einer Höhenbeschränkung gemachten Vorschläge, wären die Maßnahmen, die in horizontalem Sinne darauf abzielen, wo immer es auch irgend möglich, das Bild des Kirchturmes dem Straßenbild zu erhalten. Eine in jedem einzelnen Falle wohlerwogene Festsetzung der Straßenfluchtlinien, in manchen Fällen auch von rückwärtigen Fluchtlinien wird manches Unglück verhüten können. Allgemein gültige Vorschriften können freilich hier nicht gegeben werden. Die Behandlung solcher Aufgaben muß für jeden einzelnen Fall mit Liebe durchgeführt und in die Hand eines reifen Architekten gelegt werden.

Was hier eingangs für Alt-Erfurt festgestellt wurde, das gilt, wenn auch in geringerem Umfange, für manche liebe, alte Stadt unseres Vaterlandes. Der gleiche Übelstand, die Erdrückung unserer kleineren Stadtkirchen durch aufdringliche, große Gebäudemassen der nächsten Umgebung ist schon vielerorts eingetreten oder steht noch bevor, wenn nicht besondere Abwehrmaßregeln getroffen werden.

Leider sind noch manche unserer größeren Stadtverwaltungen der Meinung, daß mit der Festsetzung von Fluchtlinien die städtebaulichen Aufgaben erledigt sind. Kommen dann, besonders bei Festsetzung von Fluchtlinien in der Altstadt, „städtebauliche Unglücksfälle" vor, so ist dies nur zu oft darauf zurückzuführen, daß für die Be-

*) Öffentliche Gebäude von Denkmalswert vor einer Steigerung der Bebauungshöhe ihrer Umgebung zu schützen, ist bereits auf dem Denkmaltage zu Erfurt im Jahre 1903 gefordert worden. D. S.

arbeiter der Entwürfe allein wirtschaftliche und Verkehrsinteressen, allenfalls auch gesundheitliche Momente maßgebend waren, dagegen die schönheitlichen Gesichtspunkte übersehen wurden.

Es wäre daher dringend zu fordern, daß im Sinne vorstehender Ausführungen für alle unsere kleineren kirchlichen Bauwerke von städtebaulichem Werte Untersuchungen angestellt werden, wie weit ihre Wirkung durch die jetzt zugelassenen Bauweisen und bestehenden Fluchtlinien bedroht ist, und mit welchen Mitteln sie dem Städtebild erhalten werden kann. Es treffen hier städtebauliche Aufgaben mit solchen der Bauberatung zusammen, die in befriedigender Weise nur durch Mitwirkung von Architekten gelöst werden können.

# BASLER STÄDTEBAUFRAGEN.

Von ANTON FEHN, Architekt, Basel.

Die Bebauung des demnächst freiwerdenden Geländes des alten badischen Bahnhofs beschäftigt schon einige Zeit das Volk mit der Frage, was soll daraus werden. Diese Anteilnahme ist ein sehr erfreuliches Zeichen, und scheint man sich wohlbewußt, nachdem der im September dem Betrieb übergebene Bahnhof eine neue Grenze bildet, daß dieses Gelände zum beherrschenden Mittelpunkt Kleinbasels wird, und seiner Bestimmung gemäß eine ganz hervorragende städtebauliche Aufgabe bildet.

Eine Hauptbedingung zur Beantwortung dieser Frage ist die Aufstellung eines sorgfältig ausgearbeiteten Programms auf Grundlage der wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnisfragen. Diese fordern in erster Linie eine großzügige Platzanlage zur Abhaltung von Markt, Messen, Aufstellung von Festzügen usw.; sowie geeignete Spiel- und Sportplätze für die Jugend.

I. Was den Marktplatz anbetrifft, sind zunächst Größenverhältnisse, wie die Lage zu den einzelnen Straßenzügen von grundlegender Wichtigkeit für seine künstleirsch-städtebauliche Wirkung. In zweiter Linie, wie sind öffentliche Gebäude, Läden und Wohnhäuser, soweit sie eine Bedürfnisfrage bilden, um den Marktkern zu gruppieren, damit eine geschlossene Wirkung erzielt und er seiner Bedeutung entsprechend charakterisiert wird.

II. Wie läßt sich das übrige Gelände im Sinne einer gesunden Wohnungs- und Bodenpolitik unter Einschluß der ästhetischen Forderungen für die Gesamtanlage einteilen. (Unter Umständen Erlaß von besonderen Bauvorschriften.)

III. Welche Forderungen stellen die Anlagen von Spiel- und Sportplätzen für unsere heutige Jugend.

Beiliegende Studie stellt einen Versuch dar, diesen Fragen näherzukommen. — Siehe Tafeln 71 u. 72 nebst Textbild 4.

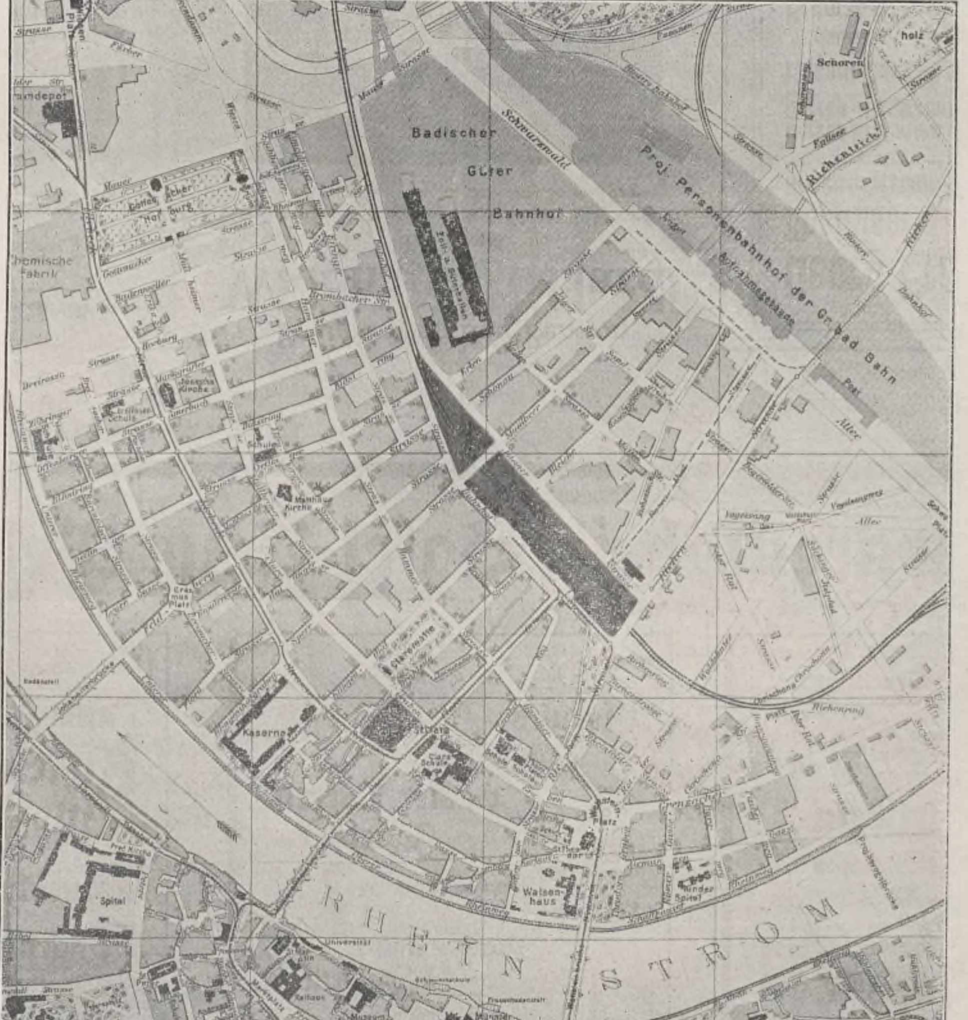


Abb. 4. Ausschnitt aus dem Stadtplane von Basel — Kleinseite.

Eine rechteckige Platzanlage von Clarastraße bis Klingentalstraße in einer Breite von 70 m zwischen den Baulinien würde den Anforderungen vollständig entsprechen; der Verfasser warnt eindringlich vor zu großen Platzabmessungen, etwa vor einer Breite bis Isteiner Straße. Den angrenzenden Neubauten würde im letzten Falle jeder Maßstab genommen, und eine geschlossene Wirkung bliebe trotz Aufwand künstlicher und materieller Mittel ausgeschlossen. Selbst der Gesundheit bringen große Plätze keinen Vorteil, sondern nur Hitze und Staub und verwirren unter Umständen den Verkehr.

Eine in gewissen Grenzen gehaltene einheitliche Architektur der Platzwände mit gleicher Dachgesimshöhe bringt den Ausdruck der Wechselwirkung von Platz und Straße zur Geltung. Ebenso ist die Überbauung der verlängerten Clarastraße durch drei 9 m breite Durchfahrten zum Vorteil eines geschlossenen Platzes angebracht. Die Ansichten gegen Riehenring und jetzige Bahnhofstraße (Volks-

allee) würden durch Erstehung von öffentlichen Gebäuden dem ganzen einen wirkungsvollen Abschluß verleihen. Ein städtisches Schwimmbad auf dem Gelände zwischen Riehenring, Riehenstraße und Steinerstraße wie es die Studie zeigt, entspricht vielseitigem Wunsche, da ein solches in Basel mit einer Einwohnerzahl von 140000 bis heute leider nicht vorhanden. Durch vorgelagerte Geschäfts- und Wohnhausbauten am Marktplatz und Riehenring ließe sich die Verwertung des Geländes besser ermöglichen, und für eine spätere Erweiterung wäre genügend Spielraum. Das Volkshaus als Gegengewicht des Schwimmbades ist ebenfalls eine Notwendigkeit und würde sich vorzüglich als Abschluß dieser Platzseite eignen. Für reichliche Bemessung der Spielplätze, in Anbetracht der vielen Kinder dieses Viertels, sollte die Regierung ein wohlwollendes Entgegenkommen zeigen. Es würde zu weit führen, nähere Einzelheiten der Bebauung zu erklären.

Nur sei noch erwähnt, daß vor allem das ganze alte Gelände samt Anhang von Riehen- bis Oetlinger Straße niedergelegt werden muß. Man wird vielleicht auf die Erfahrungen und greifbaren Beispiele dieser Art Basels hinweisen; die Ursachen liegen leider in einer mangelhaften Programmbestimmung solcher Bebauungspläne. Man stelle sich nur die unerläßlichen Straßendurchbrüche vor: Clarastraße-Rosentalstraße, Klingentalstraße-Bleicheweg und verlängerte Feldbergstraße. Was bleibt noch übrig? Nichts als mit Plakatwänden umzäunte Ruinen, und diese will man dann für einige Franken vermieten, unbekümmert des unästhetischen Eindrucks auf Einwohner und Fremde. In einem sorgfältig studierten Programm für einen Wettbewerb müßte die Regierung sich über ihre Ansichten betreffs Bebauung und Stellung von öffentlichen Gebäuden bestimmt äußern. Hier wäre einmal Gelegenheit gegeben, für diesen Stadtteil Basels, welcher von jeher etwas stiefmütterlich behandelt wurde, ein Wahrzeichen und bleibende wirtschaftliche Werte zu schaffen. Die Einwohner und vor allem der Geschäftsmann in dieser Lage muß mit aller Tatkraft für ein klares großzügiges Programm mit bestimmten Bebauungsfristen und für Niederlegung der alten Gebäulichkeiten eintreten. Sonst besteht in Kleinbasel trotz Wettbewerbs, auf Jahrzehnte noch ein papierener Marktplatz, und auf den Ruinen blüht die bekannte Verschleppungspolitik (wie beim Museum).

# ZUR GARTENSTADTBEWEGUNG.

Von Dipl.-Ing. WEHL, Hermsdorf bei Berlin.

Über die Frage „Mietskaserne oder Kleinhaus" ist nachgerade so viel an unfruchtbarer Kritik und Literatur geliefert worden, daß ich mir erlauben möchte, unter besonderer Berücksichtigung der Groß-Berliner Verhältnisse einige Leitsätze aus meiner Praxis aufzustellen, um deren Widerlegung ich — ebenfalls aus der Praxis! — bitte. Es sollte mich freuen, wenn es endlich gelingen möchte, in der Stadt und vor den Toren hinreichende und billige Wohngelegenheiten zu schaffen:

1. In den für Mietshäuser mit Kleinwohnungen bestimmten neuerschlossenen Vierteln bewegen sich die Bodenpreise zwischen 70 Mk. und höchstens 100 Mk. für 1 qm geregelten Baulandes.

2. Den Hauptanteil an diesem Preise tragen die Regelungskosten. Es folgen die Erwerbsunkosten und der Erwerbspreis als preisbildende Faktoren. Der Verdienst des Erschließenden ist sehr geringfügig, langfristig, mit hohem Risiko verbunden, und bedarf der relativ höchsten Kapitalien von allen Erwerbsunternehmungen. Die Bodengesellschaften stehen mit ihren durchschnittlichen Gewinnen an letzter Stelle.

3. Die Baukosten betragen bei dem großen Mietshause das Drei- bis Fünffache des Bodenwertes. Die wesentliche Bedeutung des Bodenwertes liegt bei diesem Bausystem in der absoluten Höhe der Baustellenpreise (60—100000 Mk. für die normale Baustelle). Bei einer Zimmermiete von 260 Mk. entfällt auf den Bodenwert nur ein Anteil von 30 bis 40 Mk.

4. Die Baukosten stellen sich für 1 Kubikmeter Luftraum in dem mit größeren Zimmerhöhen rechnenden, großen Mietshause billiger als im Kleinhause.

5. Die durchschnittlichen Wohnungsverhältnisse Groß-Berlins sind hinsichtlich der gesundheitlichen Vorzüge und Preiswürdigkeit allen anderen Großstädten nicht nur gleichwertig, sondern überlegen. Das schließt nicht aus, weitere Verbesserungen anzustreben.

6. Quergebäude, Seitenflügel und Hinterhäuser sind die Folge verfehlter Parzellierung aus älterer Zeit, und neuerdings vornehmlich des durch die Grundwertsteuer bedingten Zwanges auf äußerste Ausnutzung der Bodenfläche. Hierdurch wurden in Verbindung mit der Bauordnung unerfreuliche Wohnverhältnisse notgedrungen geschaffen.

7. In den unmodern gewordenen alten Wohnvierteln sind, wie Eberstadt zuerst gezeigt hat, in der Regel die billigsten Wohnungen zu finden, und zwar auch dann noch, wenn dort der Bodenpreis schon ein recht hoher geworden ist. Die Besitzer solcher Häuser haben schwer zu kämpfen und gehen häufig an ihnen zugrunde.

8. Es ist unzutreffend, daß zu teure Bodenpreise die Errichtung von Gartenstädten bei Berlin hindern. Im Gebiete der niedrigeren Bauklassen und in guter Verkehrslage, versehen mit allen Kulturerfordernissen, haben wir große Gebiete zum Preise von etwa 6 Mk. für 1 qm geregelten Nettobaulandes, auf denen viele Hunderttausende in weiträumigen Kleinsiedelungen untergebracht werden könnten. Ich verweise auf die amtlichen Auskünfte der Gemeinden im Anhang der „Denkschrift zur Verbesserung der Bauordnung für die Berliner Vororte". (Arch. Aussch. Groß-Berlin, Burgverlag.) Auch im Erbbaurecht dürfte besonders da Gelände zu haben sein, wo die Eigentümer ertraglosen Landes durch die Grundwertsteuer erdrosselt werden.

9. Die Feinde der Gartenstadtsiedelungen sind die Gemeinden, welche sich aus antisozialen oder steuerlichen Gründen dagegen stemmen, und — äußerlich harmlos — durch willkürliche hohe Straßenbauforderungen ihren Widerstand kund tun. Das neue Wohnungsgesetz wird hier hoffentlich Wandel schaffen. Erbbaurecht ist den Gemeinden durch Ausfall der Umsatzsteuer wenig sympatisch.

10. Wenn noch weitere baupolizeiliche Erleichterungen,

als heute schon zulässig sind, unbeschadet der Volksgesundheit und Dauerhaftigkeit noch möglich sein sollten, so sind ohne Überschreitung dieser Grenze, nennenswerte Ersparnisse an den Baukosten nicht mehr möglich. Die Ulmer Siedelungen haben z. B. einfache Fenster, nur 30 cm starke Wände usw. Englands Kartenhäuser kommen hier zum Vergleich nicht in betracht. Mit gar zu engen Treppen, zu kleinen und zu niedrigen Zimmern der Wohnungen darf man auch nicht übertreiben. Wenn gar Armut eintritt, ist Überbelegung ohne gleichzeitige werktätige Hilfe unvermeidlich.

11. Beleihungen solcher kleinen und kleinsten Bodenwerte sind zurzeit kaum aus öffentlichen Mitteln, von privaten Geldgebern überhaupt nicht erhältlich. Reihenhäuser sind fast gänzlich unbeleihbar. Vielen Tausenden von Kauflustigen würde 60%ige Beleihung vollauf genügen, da Barmittel genug vorhanden sind. Es hat seine guten Gründe, weshalb weder sozial gesinnte Industrielle oder Kapitalisten, noch Kommunen bei Berlin für Gartenstadtgründungen Neigung zeigen.

12. In unseren Laubengärten liegen viele Millionen an Ersparnissen kleiner Leute in den von gewissenlosen Spekulanten (sogen. Parzellenschlächtern) erworbenen „Parzellen“ hoffnungslos fest. Der unlautere Parzellenhandel ist leider, selbst durch amtliche Warnungen, bei weitem noch nicht völlig unschädlich gemacht worden.

Ich habe im Jahre 1905 zum ersten Male in Berlin moderne Kleinhaussiedelungen durch die Ausstellung eines Wettbewerbes des Hess. Ernst-Ludwig-Vereins aus Darmstadt im Abgeordnetenhause vorgeführt. Seitdem haben wir in Modellen, Bildern und Literatur mehrmals gesehen, was andere Städte auf diesem Gebiete geleistet haben. Ich möchte jetzt eine Ausstellung anregen, die keine schönen Bilder und Berichte von auswärts, sondern rein sachlich bringt:

A. Die für Kleinsiedelungen im Einzelhaus, Doppelhaus, Reihenhaus, Zweifamilien- und Mehrfamilienhaus aller Abstufungen in Betracht kommenden Gelände bei Berlin mit allen Einzelheiten, Bodenpreisen usw.

B. Die für Berliner Verhältnisse in Frage kommenden Haustypen mit genauesten Preisangaben unter Voraussetzung wirklich solider Bauweise.

C. Die Beleihungsmöglichkeiten sowohl auf genossenschaftlicher Grundlage als für Privateigentümer.

D. Organisationsfragen, Vorträge (nur von Praktikern!), Auskunftsstelle, Bauberatung usw.

Wer da wissen will, warum wir noch keine einzige wirkliche Gartenstadt bei Berlin haben, dem empfehle ich den Jahresbericht der „Freien Scholle“ von 1912, in welchem das Scheitern eines schönen und finanziell gesicherten Erweiterungsplanes bei der Gemeinde Hermsdorf geschildert ist. Die Gartenstadtgesellschaft hat mit ihrer Siedelung bei Grünau nicht minder zu kämpfen.*) Die finanziellen Nöte so mancher anderen Bau- und Wohngenossenschaft sind jetzt allmählich sogar öffentlich bekannt geworden.

Jetzt heißt es, die wirklichen Schwierigkeiten erkennen und beseitigen. An günstigen Möglichkeitsbedingungen ist bei Berlin Überfluß vorhanden. Darum Schluß mit Worten und endlich zu Taten. Hic Rhodos, hic salta!

*) Ist jetzt aber doch mit ihren Vorschlägen durchgedrungen und hat schon eine stattliche Zahl von Häusern erbaut. D. S.

# DIE VERTEILUNGSART DER STRASSENBAUKOSTEN AUF DIE ANLIEGENDEN GRUNDSTÜCKE.

Von Professor H. CHR. NUSSBAUM, Hannover.

Der Ersatz der Baukosten der Straßen und ihrer Leitungsnetze durch die Grundstückbesitzer erscheint durchaus gerechtfertigt, obgleich der Allgemeinheit der Nießbrauch dieser Anlagen ebenfalls zur Verfügung steht. Denn die Erschließung des Geländes durch das Straßennetz gibt den Grundstücken erst ihren erhöhten Wert als Bauland, und die Anwohner sind namentlich in den ersten Jahren nach der Fertigstellung, die Hauptbenutzer jener Anlagen.

Weniger geeignet zu einer gerechten Kostenverteilung ist dagegen die vielfach übliche Art ihrer Berechnung nach der Meterzahl der Grundstückumfassungen, die eine Straße berühren. Hierdurch werden die Eckgrundstücke oft in überhoher Weise belastet. In Geschäftsstraßen pflegt ihr Wert allerdings mit der Straßenlänge zu wachsen. In den eigentlichen Wohngebieten ist dies jedoch nicht der Fall. Vielmehr bevorzugt ein erheblicher Teil der Wohnungssuchenden die übrigen Häuser, weil sie mehr Räume mit ruhiger Gartenlage bieten. Auch sonst kommt bei jener Berechnungsart der Wert der Grundstücke nicht ausreichend zur Geltung. Ob sie eine große Tiefe besitzen oder so flach sind, daß der Anbau kaum lohnt, ob mehrgeschossige Miethäuser errichtet werden dürfen oder nur Eigenheime gestattet sind, ob vornehme Wohnungen, bescheidene Bürgerwohnungen oder Kleinwohnungen in den Häusern gewonnen werden sollen, ob es sich um gewinnbringende Unternehmungen oder um gemeinnützige Anlagen handelt, das alles bleibt bei jener Art der Kostenverteilung unberücksichtigt. Vielfach werden nicht einmal die Kosten jeder einzelnen Straße genau berechnet, sondern es wird eine stets gleichbleibende Geldsumme für jedes Meter Straßenlage festgesetzt, die der Anbauer zu zahlen hat; mag es sich um eine teuere Verkehrsader oder eine Wohnstraße bescheidener Breite mit billigster Befestigung und kleinsten Kanalquerschnitten handeln.

Diese Nachteile lassen sich sämtlich mit einem Schlage aufheben, sobald festgesetzt wird, daß die Straßenkosten nach dem Werte des Grundstücks zu erstatten sind. Und zwar würde die Berechnung nach Hundertteilen des Wertes am ehesten zum Ziele führen und am wenigsten drückend werden können.

Der Besitzer eines Grundstücks, das durch eine Verkehrsader geeignet gemacht wird zur Errichtung eines vielgeschossigen Geschäftshauses, wird gegenüber dem Besitzer von Grundstücken im Gartengebiete an sich so sehr begünstigt, daß seine Belastung mit hohen Straßenbaukosten bereits als „ausgleichende Gerechtigkeit" bezeichnet werden muß; ganz abgesehen davon, daß die Herstellung einer neuzeitig ausgestalteten Verkehrsader die zehnfachen Kosten einer bescheidenen Wohnstraße zum Anbau für Eigenheime hervorzurufen pflegt.

Gewinnbringende Unternehmungen fallen ohne weiteres unter einen anderen Gesichtspunkt als gemeinnützige Bauten. Es ist daher nicht mehr nötig, Ausnahmebeschlüsse zu ihrer Entlastung zu fassen, die nicht immer ungeteilten Beifall der Stadtverordneten oder der Bevölkerung finden. Auch der Unternehmer, der sich entschließt, bescheidene Bürgerwohnungen oder Kleinwohnungen zu errichten, wird geringer mit Straßenbaukosten belastet als der Erbauer vornehmer Wohnungen. Tiefe und flache Grundstücke kommen zu ihrem Recht, und die Eckgrundstücke werden in den Wohngebieten eher Käufer finden und früher bebaut werden, als es heute namentlich dort der Fall ist, wo nur Eigenhäuser oder Eigenheime, aber in geschlossener Zeile errichtet werden dürfen.

Gerade gegenwärtig, wo der Herstellung bescheidener Wohnungen, Eigenhäuser und Eigenheime so vielfältige Schwierigkeiten sich entgegenstellen, daß eine bedenkliche Stille dieser Art der Bautätigkeit eingetreten ist, könnten die Stadtverwaltungen dem Wohnwesen einen großen Dienst erweisen, wenn sie sich rasch zu der vorgeschlagenen Veränderung in der Kostenberechnung der Straßenanlagen entscheiden wollten. Denn sie würde einen heilsamen Ansporn geben zur Herstellung solcher Wohnhäuser, an denen anderenfalls bald Mangel sich fühlbar machen dürfte — zum Schaden der Mehrzahl der Bürger, die auf Mietwohnungen angewiesen sind.

# CHRONIK.

BERICHTIGUNG: Der in der Besprechung des Reichenberger Bebauungsplanwettbewerbes in No. 10 der Zeitschrift erwähnte Entwurf: „Omnes ad loca" hat den Ingenieur Ludwig Straniak in Salzburg und den städtischen beh. aut. Architekten Joseph Schuh in Reichenberg zu Verfassern, und nicht, wie irrtümlich angegeben war, den letzteren allein.

WETTBEWERB UM DEN BEBAUUNGSPLAN FÜR DAS FRÜHERE BAHNHOFSGELÄNDE IN WIESBADEN. Von 40 eingegangenen Entwürfen wurden im ersten Rundgange 17, im zweiten Rundgange weitere 12 ausgeschieden, so daß 11 in engerer Wahl verblieben. Von diesen wurden 3 mit Preisen ausgezeichnet und 4 weitere für je 500 Mk. angekauft. Die Beträge des I. und II. Preises wurden auf einstimmigen Beschluß des Preisgerichtes zusammengelegt: je die Hälfte davon mit 3250 Mk. an

No. 35 „Lenaccio", Verfasser Geheimer Hofrat Professor Dr. Friedrich von Thiersch in München und

No. 24 „Phönix", Verfasser Friedrich Werz und Paul Huber, Architekten B. D. A. in Wiesbaden;

der III. Preis mit 1500 Mk. an

No. 36 „Schlicht und einfach", Verfasser Henry Groß, Architekt B. D. A in Charlottenburg

zugeteilt. Die Ankäufe sind ebenfalls einstimmig auf

No. 39 „2½ Millionen Wertzuwachs", Verfasser Stadtbaumeister Fritz Zollinger, Mitarbeiter Regierungsbaumeister A. Daiber, beide Neukölln,

No. 28 „Kanalprofil", Verfasser Dipl.-Ing. Schäfer, Wiesbaden,

No. 34 „Vom Bahnhof zur Wilhelmstraße", Verfasser Dr. R. Klapheck und L. Lemme, Architekt, beide in Düsseldorf,

No. 3 „So", Verfasser Königl. Baurat Dr.-Ing Hercher in Wiesbaden

gefallen.

Ein KONGRESS FÜR WOHNUNGSAUFSICHT UND WOHNUNGSPFLEGE wird von der Zentralstelle für Volkswohlfahrt in den Tagen vom 2. bis 4. Dezember im Rathause der Stadt Charlottenburg, die durch ihr Wohnungsamt vorbildlich auf diesem Gebiete vorangegangen ist, veranstaltet. Die Regelung der Wohnungsaufsicht bildet den wichtigsten und aussichtsreichsten Teil des preußischen Wohnungsgesetzentwurfs. In der Erkenntnis der Notwendigkeit dieser Regelung sind alle beteiligten Kreise einer Meinung, von den Wohnungs- und Bodenreformern und den städtischen Verwaltungen bis zu den Haus- und Grundbesitzern. Es ist daher an der Zeit, daß über die Grundlinien einer erfolgversprechenden Wohnungsaufsicht und Wohnungspflege Klarheit geschaffen werde, daß alle diejenigen, die an der Sache in irgend einer Weise beteiligt sind, sich über Ziele und Tragweite der in Frage kommenden Maßnahmen unterrichten, und daß vor allem auch die Gemeinden und die bei der Ausführung des Gesetzes in Betracht kommenden Kreise sich auf die neue Aufgabe vorbereiten. Diesem Zwecke ist der Kongreß zu dienen bestimmt. Es werden in systematischer Reihenfolge alle wichtigen Probleme behandelt, so insbesondere die allgemeine Bedeutung der Wohnungsaufsicht, die Wohnungsmängel und die Art ihrer Bekämpfung, das Schlafgängerwesen, die Wohnungspflege, die Einrichtung von Wohnungsämtern. Heranziehung und Aufgabenkreis der Wohnungsinspektoren, die Aufstellung von Wohnungsordnungen, die Wohnungspolizei, die Mitwirkung der Frauen bei der Wohnungsaufsicht, die Bezirkswohnungsinspektion, der Wohnungsnachweis usw. Die ersten Autoritäten auf dem Gebiete haben ihre Mitwirkung zur Verfügung gestellt, insbesondere bekannte Kommunalbeamte wie Oberbürgermeister Dominicus in Schöneberg, Stadtrat Seydel in Charlottenburg, Bürgermeister Dr. Luppe in Frankfurt a. M., die Beigeordneten Rath in Essen und Hopf in Elberfeld, Stadtrechtsrat Moericke in Mannheim, Bürgermeister Dr. Müller in Darmstadt, die Landeswohnunginspektoren von Bayern, Württemberg und Hessen, bekannte Wohnungsinspektorinnen usw. Bereits jetzt liegen zahlreiche Anmeldungen von Regierungen, Gemeinden, Frauen- und Arbeiterorganisationen, Abgeordneten, Krankenkassen usw. vor. Man darf daher erwarten, daß der Kongreß sich zu einer machtvollen Kundgebung für die Wohnungsaufsicht gestaltet, und daß er den Boden für ihre Durchführung gründlich vorbereiten wird. Programme und Anmeldekarten sind zu beziehen von der Zentralstelle für Volkswohlfahrt, Berlin W. 50., Augsburgerstr. 61.

DIE FREIFLÄCHEN GROSS-BERLINS. Wir verfügen über eine ganze Reihe landschaftlich schön gelegener Wiesenniederungen, die als zunächst natürliche und später künstliche Vorfluter unbedingt erhalten werden müssen. Meist lagern sich zu beiden Seiten dieser Vorfluter breite Wiesenflächen, welche keinen Baugrund haben und nur von Uneingeweihten und Unerfahrenen in Ausnahmefällen als Bauland oder zu Spekulationszwecken erworben worden sind. Überwiegend befinden sich diese Wiesenflächen jedoch noch in erster Hand, d. h. in der Regel in bäuerlichem Besitz.

Die Erhaltung dieser natürlichen Fließtäler ist nicht nur ein Gebot fürsorgenden Städtebaues und der Volkswohlfahrt, sondern liegt auch im wirtschaftlichen Vorteile der beiderseits anliegenden, an der Unterhaltung des natürlichen Vorfluters beteiligten Gemeinden. In weiser Vorsicht dessen hat nun die Königl. Regierung das sogenannte Hochwasserschutzgesetz auf das bekannte reizvolle Fließtal angewendet, welches sich zwischen Tegel, Hermsdorf, Waidmannslust bis nach Schildow erstreckt. Anstatt

daß nun die beteiligten angrenzenden Gemeinden darüber hocherfreut sein sollten, haben diese gegen das Schutzgesetz im Sinne der kleinen selbstischen Interessen der bäuerlichen Wiesenbesitzer Einspruch erhoben, so daß der Herr Minister vor dem endgültigen Inkrafttreten des Gesetzes noch einmal einen Ortstermin anberaumen mußte. Es ist also der eigenartige Fall eingetreten, daß die Möglichkeit, ohne Kosten und ohne Schädigung der Wiesenbesitzer einen herrlichen Wiesengürtel zu schaffen und zu erhalten zurzeit noch als gefährdet zu betrachten ist. Die Vorgänge zeigen, wie wenig kleine Gemeinden und Sonderinteressenten der großzügigen Fürsorge einer wohlmeinenden Behörde zu folgen vermögen. Es wäre zu wünschen, daß sich aus allen Kreisen Stimmen zugunsten der Durchführung des Schutzgesetzes für das Tegel-Schildower Fließtal erheben, und daß alsdann auch für die übrigen, ähnlich gelegenen Wiesengürtel ein gangbarer Weg gewiesen ist, auf gleiche Weise das angestrebte schöne Ziel zu erreichen. Hier ist aber der Beweis geliefert worden, daß Kirchturmpolitik und kleinliche Sonderinteressen ein großes Werk immerhin gefährden können. Es ist daher an der Zeit, daß sich die Öffentlichkeit und die öffentliche Meinung nachdrücklich zugunsten der beabsichtigten Regierungsmaßnahmen ins Mittel legen.

Dipl.-Ing. Wehl, Regierungsbaumeister a. D.

Vom Kursus über die Wohnungsfrage in Leipzig, veranstaltet von der ZENTRALSTELLE FÜR WOHNUNGSFÜRSORGE IM KÖNIGREICH SACHSEN (Fortsetzung aus No. 11). „Bebauungsplan und Kleinwohnungen. Professor Dr. Cornelius Gurlitt in Dresden. Die Architekten mühen sich seit Jahrzehnten den praktischen Typus für das Arbeiterhaus zu finden. Die Frage laute zunächst: Ist es möglich ohne Inanspruchnahme von Wohltätigkeit dem Arbeiter ein preiswertes Wohnen in Einzelhäusern zu schaffen. Wohltätigkeit sei um deswillen nicht in betracht zu ziehen, da sie doch nur an einzelnen Stellen eingreife, nicht aber dem gesamten riesigen Bedarf entsprechen könne und weil es nur erfreulich ist, daß der in Besitz seiner körperlichen und geistigen Kräfte befindliche Arbeiter sie im Gefühl seiner Selbständigkeit ablehne.

Die Frage wurde lange Zeit verneint, wenigstens für die größere Stadt. Die Rechnung, die man aufstellte war einfach: Ein vielgeschossiges Haus braucht nur ein Fundament, nur ein Dach, nur eine Schleuse und nur eine Grundfläche für viele übereinanderliegende Wohnungen, müsse also billiger herzustellen sein. Dem standen die rheinischen Verhältnisse als Gegenbeispiele, wo, ebenso wie in England das Einfamilienhaus und verwandte Erscheinungen sich als preiswert und doch als ertragsfähig für den Bauunternehmer erwiesen. Die Versuche, die mit dem Einfamilienhaus in Deutschland gemacht wurden, ergaben allerlei wichtige Erfahrungen: Zunächst wurden sie meist von Fabriken gemacht, die ihren Arbeitern ein gesichertes und angenehmes Heim bieten wollten. Die Gefahr wuchs mit der Größe der Arbeitersiedelung, wenn diese wichtige Arbeiten, Bau von Schleusen, Verkehrsstraßen, Schulen, Krankenhäusern selbst unternehmen mußten, für die ihre Steuerkraft nicht ausreichte und wenn im Mittelpunkt der Anlage der Bodenpreis stieg, sodaß dort die Arbeiter durch Geschäftsleute verdrängt und somit das Wesen der Siedelung zerstört wurde. Im allgemeinen aber erkannte man, daß am Bau solcher Häuser nicht viel erspart werden könne, selbst bei wirtschaftlichster Gestaltung, daß vielmehr der Bodenpreis entscheidend sei. Dies lehrte auch die Erfahrung, daß durch den Hochbau die Mieten nicht herabstiegen, sondern lediglich die Grundpreise stiegen. Bezeichnend ist dafür New York, das bei 6—12 stöckigen Mietshäusern und einem übermäßig milden Baugesetz weit höhere Mietpreise hat, als größere europäische Städte.

Um billigen Boden zu erlangen setzte man die Arbeitersiedelung weit hinaus vor die Stadt: Sie entwickelten sich dort oft nicht in wünschenswerter Weise, zumeist weil dort der Arbeitsmarkt nicht ausreicht. Billige Fahrgelegenheit und das Fahrrad besserten zwar die Daseinsbedingungen. Aber die beiden Mittel: Vielgeschossigkeit und Stadtferne brachten doch noch keine befriedigende Lösung für die Arbeiterwohnung.

Der Redner behandelte absichtlich nicht die Fragen der Bodenreform, wollte nicht gesetzliche Maßnahmen vorschlagen, sondern stellte sich auf den Boden des in Deutschland bestehenden Rechtes. Die meisten Möglichkeiten innerhalb dieser Grenzen das Bauland billig zu erstellen, sind durch den Städtebau geboten. Die erste Gewinnforderung ist: 1. Einschränkung des für Straßen herzugebenden Landes auf das geringste Maß. Vor Jahren sind schon Straßenbreiten von 3 m vorgeschlagen worden. Jetzt sind sie z. B. in Bremen ausgeführt. Die normale Droschke ist 1,5—1,7 m breit. Bei 3,5 m würden Fuhrwerke an einander vorüber fahren können, was aber nicht überall nötig sei, wenn Ausweichstellen angeordnet und dafür gesorgt wird, daß Durchgangsverkehr die Straße keineswegs passiert. Verknüpfung der Erlaubnis für so schmale Straßen mit der Forderung, entsprechend Land für Garten freizulassen. Denn Ziel der Anordnung ist Verbesserung des Wohnwesens. Die Schrebergärten haben bewiesen, wie sehr etwas Gartenland dem Arbeiter erwünscht ist und wie sehr es ihm zur Hebung des heimischen Behagens dient. 3. Schaffen von Bebauungsplänen mit scharfer Trennung von Verkehrs- und Wohnstraßen, derart, daß durch eine Randbebauung großer Blockgruppen mit höheren mithin auch für das Tragen der Kosten breiterer Straßen geeigneteren Häusern eine gerechte Verteilung der Lasten herbeigeführt wird. Die Bebauungspläne sind so zu gestalten, daß vom Innern der Blockgruppe allseitig die Verkehrsstraßen und durch diese gute Verbindungen mit allen Teilen der Stadt leicht zu erreichen sind, daß aber der Durchgangsverkehr aus der Blockgruppe ausgeschlossen ist. 4. Planmäßige Aufteilung dieser Blockgruppe, derart, daß alsbald auf die anzuwendende Bebauung Rücksicht genommen wird und daß innerhalb dieser tunlichst große unbebaute Flächen zusammengehalten werden, so daß die durch Ortsgesetz festzustellende Bauordnung spekulative Eingriffe fernhält, diese aber auch als der Gesamtheit schädlich gar nicht erst möglich sind.

Die für solche Zwecke geeigneten Baugruppen kann die Privatspekulation nicht machen, da sie selten in der Lage ist ein entsprechend gelegenes und ausgedehntes Bauland in einer Hand zu vereinigen. Hier haben die Ortsbehörden und hinter ihnen der Staat fördernd einzugreifen, nicht als Wohltäter, sondern als eine Stelle des Ausgleiches berechtigter Interessen. Namentlich werden die Ortsbehörden dann in der Lage sein segensreich einzugreifen, wenn sie vor Aufstellung des Planes sich im nahen Umkreis der Stadt billiges Bauland gesichert haben.

In der GRUPPE WOHNWESEN AUF DER INTERNATIONALEN BAUFACH-AUSSTELLUNG befand sich eine große Zusammenstellung von Grundrissen aller Zeiten und Länder, welche besonders dadurch an Bedeutung gewannen, daß zum erstenmal solche Darstellungen in demselben Maßstabe vergleichbar nebeneinander gestellt worden waren. Bei der großen Eile, in welcher diese Gruppe vorbereitet werden mußte, konnte es sich zunächst nur darum handeln, vorhandene Grundrisse aus den verschiedenen Veröffentlichungen zusammenzustellen und durch die Techniker der Ausstellung in einheitlicher Form und Farbe gruppieren zu lassen. Leider lief im Drange der Arbeiten dabei ein Versehen unter, das um so bedauerlicher ist, als es gerade den auf dem Gebiete des Wohnwesens rühmlichst bekannten Professor Ruff in Nürnberg, betraf. Das Versehen konnte aber nur dadurch zustande kommen, daß die Druckerei, die die Klischeeabzüge zu liefern hatte, unter einen dieser Abzüge einfach den Namen Professor Ruff, infolge einer Verwechslung, gesetzt hatte. Der Techniker hat dann in gutem Glauben unter der Abbildung den Namen stehen lassen, und so ist es denn gekommen, daß bei einem Grundriß, der als Beispiel dafür angeführt wurde, wie es nicht gemacht werden soll, Herrn Professor Ruff die Urheberschaft untergeschoben wurde.

Das Direktorium der Internationalen Baufach-Ausstellung bedauert dieses Versehen außerordentlich und bat uns, zur Rechtfertigung des Professors Ruff die vorstehenden Zeilen zu veröffentlichen.

Die Unterlagen aller zur Ausschreibung gelangenden Wettbewerbe können in den Geschäftsräumen des Verlags Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35, wochentäglich in den Stunden von 10—4 Uhr unentgeltlich eingesehen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Theodor Goecke, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 35.
Inseratenannahme C. Behling, Berlin W. 66. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg. — Klischees von Carl Schütte, Berlin W.

# LITERATUR-BERICHT No. 2

JANUAR 1913

Sonderbeilage zur Monatsschrift „DER STÄDTEBAU“

Herausgegeben von THEODOR GOECKE, Berlin · Verlag von ERNST WASMUTH A.-G., Berlin

## NEUERE LITERATUR ÜBER STÄDTEBAU UND WOHNUNGSWESEN.

Besprochen von Professor RUDOLF EBERSTADT.

I.

Wohnungswesen und Städtebau können in zureichender Weise nur erfaßt werden, wenn wir ihre Entwicklung im Zusammenhang mit der neuzeitlichen Bevölkerungsbewegung betrachten, einer Bewegung von so gewaltiger Größe, wie sie kein uns voraufgehender Zeitabschnitt gekannt hat. Fragen der Bodenerschließung, der Bodenverteilung und Besiedelung sind es, auf die wir bei der Bearbeitung städtebaulicher Aufgaben zuletzt immer wieder zurückgeführt werden. An die Spitze unseres diesjährigen Berichtes sei deshalb eine Veröffentlichung gestellt, in der Professor M. Sering in einem vor dem Preußischen Landes-Ökonomie-Kollegium erstatteten Bericht die Grundfragen der nationalen Besiedelung behandelt.[1]) Für Deutschland, so beginnt Sering, scheint es nach dem Ausgang des Marokkohandels entschieden zu sein, daß uns Gebiete, die zur Ansiedelung deutscher Kolonisten im großen geeignet wären, auf die Dauer versagt bleiben. Deutschland sieht sich darauf angewiesen, eine Bevölkerung von 66 Millionen Menschen mit einem jährlichen Nachwuchs von 800000 bis 900000 Köpfen auf dem heimatlichen Staatsgebiet zu ernähren, eingezwängt zwischen den drei ins Riesenhafte ausgewachsenen Staaten England, Rußland, Frankreich. Die Deutschen müssen, wenn sie ihre Machtstellung unter den Völkern behaupten wollen, ein jeder in seinem Berufe, mehr leisten, als die Bewohner jener riesenhaften Reiche, und wir müssen uns eine wirtschaftliche, soziale und politische Organisation schaffen, die derjenigen der stärksten Völker der Erde mindestens gleichwertig ist.

Die bodenpolitischen Einrichtungen der verschiedenen Länder werden nunmehr von Sering dargestellt und verglichen. In der Besiedelung der großen Ländermasse der Vereinigten Staaten von Nordamerika wurde für die Staaten und Territorien ein System der geradlinigen Vermessung zur Anwendung gebracht. In einem Abstande von je sechs englischen Meilen wurden gerade Linien gezogen, aus denen sich quadratische Flächen von je 36 englischen Quadratmeilen (9300 ha) „townships“ genannt, ergaben. Die townships zerfallen wiederum in je 36 gleichartige Abteilungen, die sich nochmals in vier Unterabteilungen von je 164 Acres (64 ha) spalten — die regelmäßige Abmessung des einzelnen Landgutes. Die einzigen geschlossenen Siedelungen sind die Städte, die Sitze des Handel- und Gewerbetreibenden, in denen ebenfalls die gleichmäßige Aufteilung der einzelnen Baustelle die Regel bildet. „Der individualistische Geist, der die neu entstehende Gesellschaft erfüllte, hat sich in den Einzelhöfen die ihm angemessene Siedelungsform geschaffen.“ Der Unterschied zwischen der nördlichen und der südlichen Gesellschaftsverfassung ist keineswegs aus den natürlichen Produktionsbedingungen restlos abzuleiten (S. 5). Rechtsinstitutionen und gesellschaftliche Rücksichten, die die großen Besitzungen zusammenhalten, bestehen nicht.

Die seit 1867 tatkräftig betriebene Aufschließung Kanadas stellte dem Ansiedler zwei Heimstätten von je 64 ha zur Verfügung, begünstigte im übrigen die Landgesellschaften und war von einer starken Entwicklung der Landspekulation begleitet. In den australischen Kolonien nahm die Landspekulation einen großen und bedenklichen Umfang an und führte seit den 70er Jahren zu einem Eingriff der Gesetzgebung, die als „agrarische Sozialpolitik“ bezeichnet werden kann. Die Hauptmittel der neueren Gesetzgebung sind: Besteuerung der abwesenden Grundbesitzer (die den von ihnen aufgekauften Boden weder bebauen noch bewohnen), Rückkauf des veräußerten Geländes und Zwangsenteignung.

Wie auf anderen Gebieten der Bodenpolitik,[1]) haben auch in der Besiedelungspolitik die Anschauungen der englischen Kolonialländer auf das Mutterland zurückgewirkt. Als bedeutendste Leistung erscheint die Wiederbesiedelung Irlands, die unter Aufwendung großer Geldmittel gefördert wird. In Irland allein wurden bis 1912 158 Millionen Mark für die Erbauung von ländlichen Kleinwohnungen aufgewendet und 39241 Kleinhausbauten errichtet. Zwangspacht und Zwangsenteignung zählen im übrigen zu den Mitteln der englischen Bodenpolitik.

Eingehend behandelt Sering die Innenkolonisation in Rußland, die in ihrer Entwicklung seit Aufhebung der Leibeigenschaft bis zu ihren jüngsten, wirkungsvollen Maßnahmen geschildert wird. Die russische Reform, deren Rückwirkung auf Deutschland nicht ausbleiben kann, ist unserer Beachtung besonders wert; zweifellos ergibt sich

[1]) Veröffentlichungen des Königl. Preußischen Landes-Ökonomie-Kollegiums, Heft 9; Professor Dr. M. Sering, Die Politik der Grundbesitzverteilung in den großen Reichen, Berlin, Gebr. Unger, 1912.

[1]) Vgl. Handbuch des Wohnungswesens. 2. Aufl., S. 431 und 471.

als Folge des Reformwerkes eine bedeutsame Steigerung der Kräfteentfaltung des Reiches. Nach einer Zusammenfassung der Ergebnisse stellt Verfasser der Bodenpolitik der Auslandsstaaten eine Schilderung der Verhältnisse in Deutschland gegenüber. Er verlangt eine großzügige Innenkolonisation und eine Reform der bäuerlichen Kreditorganisationen, des Hypothekenrechts und der Einrichtung der Fideikommisse.

Der Darlegung Serings kommt eine ungewöhnliche Bedeutung zu, die bereits in der Öffentlichkeit und in den Parlamentsverhandlungen anerkannt worden ist. Mit ihrem wuchtigen Material und ihren klaren Folgerungen wird die Schrift eines tiefen Eindrucks auf jeden Leser nicht verfehlen. Für den Städtebau insbesondere haben wir den Erörterungen wertvolle Erkenntnisse und Anregungen zu entnehmen.

An das Seringsche Referat schließt sich ein Bericht von Dr. Frost, der die Besiedelungsverhältnisse der skandinavischen Reiche behandelt. „Dem Bauernstande verdankt der Norden die kolossale wirtschaftliche Entwicklung, die er in den letzten Jahrzehnten genommen hat." Die Arbeiteransiedelung durch den Staat hat in Dänemark im Jahre 1900, in Norwegen im Jahre 1903 und in Schweden in Jahre 1905 begonnen. In allen drei Ländern hat der Staat größere Summen zur Verfügung gestellt, um durch Gewährung von billigem Kredit den grundbesitzlosen Landarbeitern den Erwerb der eigenen Scholle zu ermöglichen. Die Ziele der Bodenpolitik sind indes neuerdings in Dänemark andere als in Schweden und Norwegen. Dänemark hat durch Gesetz von 1908 das staatlicherseits an die Ansiedler gewährte Darlehen auf 8000 Kronen heraufgesetzt und begünstigt hierdurch nicht die Ansiedelung eigentlicher Arbeiter, sondern die Bildung kleiner Bauernwirtschaften und die Vermehrung des Kleinbauernstandes. In Schweden und Norwegen hat man an der Arbeiteransiedelung festgehalten; die staatlicherseits gewährten Darlehen werden teils zur Errichtung von Arbeiterwohnungen, teils zum Erwerb von kleinem Landbesitz gegeben.

Zu der Geschichte des Städtebaues liefert Hans Vogts einen Beitrag, der das Mainzer Wohnhaus im achtzehnten Jahrhundert behandelt, aber auch allgemeine städtebauliche Fragen in den Bereich der Darstellung einbezieht.[1]) Nach einem kurzen Hinweis auf den Wohnbau der älteren Zeit wird in dem ersten Hauptteil der Schrift die Gestaltung des Grundrisses, des Aufbaues, der Innen- und Außenausstattung der Mainzer Wohnhäuser des achtzehnten Jahrhunderts unter Darbietung zahlreicher Abbildungen geschildert. Der zweite Hauptteil bringt geschichtliche Angaben über die Entwicklung des Mainzer Baustils und über den Einfluß deutscher und französischer Stilform.

Hervorzuheben sind die Erörterungen des Verfassers über das im achtzehnten Jahrhundert vielfach wahrnehmbare Bestreben, anstatt einzelner Fassaden ganze Baugruppen zu schaffen (S. 34 f.). Das Ideal des Zeitalters allerdings war der Bau einheitlich geplanter Neustädte, wie sie das Beispiel von Mannheim zeigt. Aber auch die einheitlich behandelte Baugruppe wird gern angewandt. Der Mainzer Hof verwertete den Gedanken der Baugruppe bei mehreren Bauausführungen; auch Privatleute bauen mehrere Häuser zu einer Gruppe zusammen, um ihrem Bau größeres Ansehen zu geben. „Für unsere heutigen Bedürfnisse, für die Mietshausreihen der modernen Städte sind die Mainzer und auswärtigen Gruppenbauten des achtzehnten Jahrhunderts in ihrer einfachen, unaufdringlichen Gliederung gute Vorbilder."

In zutreffender Weise bemerkt Vogts, daß das alte Mainz große Gärten innerhalb der Stadt umschloß. Kaum ein größeres Haus entbehrte des Gartens oder eines „Gärtleins". „Nur wenn wir uns die Gärten zwischen den Häusern vorstellen, können wir überhaupt zu einer richtigen Beurteilung der früheren Wohnweise in den Altstädten gelangen, die nicht so dunkel, eng, unfreundlich und unhygienisch gebaut waren, wie es heute den Anschein hat" (S. 60). Die Annahme, die sich die mittelalterliche Stadt als engräumig vorstellt, ist in der Tat irrtümlich. Erst nach Ausbildung der neuzeitlichen Feuergeschütztechnik und dem Ausbau kostspieliger Umwallungsanlagen, deren Hinausschiebung nicht oder nur mit großem Aufwand möglich war, war die im Mittelalter leicht ausführbare Stadterweiterung behindert, und die in ihrem Gürtel eingeschlossenen Festungsstädte wurden engräumig ausgebaut (vgl. Handbuch des Wohnungswesens, 2. Aufl., S. 24).

In einer Schrift über das bergische Bürgerhaus schildert Max Weise die Eigenart und die Entwicklung der bergischen Bauweise, namentlich in der Stadt Barmen.[1]) Der Verfasser gibt drei Hauptbeispiele des bergischen Hauses aus den Jahren 1712, 1774 und 1825, die als Veranschaulichung der Entwicklung in den drei Abschnitten — Anfang, Höhe und Ende der bergischen Bauweise — gelten dürfen (S. 26). Die Darlegungen baugeschichtlichen und bautechnischen Inhalts werden durch die gut gewählten und ansprechenden Abbildungen erläutert. Die künstlerische Fortentwicklung des bergischen Hauses endigt während der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts. „Als Rest einstiger Schönheit blieb dem Haus nur noch die Farbenzusammenstellung und der Umstand, daß es meist als Einfamilienhaus und daher immer mit geringen Höhendimensionen gebaut wurde." Das Straßenbild behielt dadurch einen behäbigen, gemütlichen Zug, der erst ausgelöscht wurde, als mit den 70er Jahren die Errichtung der „öden hohen Mietskisten" begann.

Trotz eingehender Würdigung der alten örtlichen Bauformen will Weise doch nicht etwa einer Nachahmung und Neueinführung der früheren Bauweise das Wort reden, da sich die Voraussetzungen für die Beschaffung der Baustoffe vollständig geändert haben. Das Bauholz für den bergischen Fachwerksbau, vordem das billigste und beste Material, ist teuer und zum Teil minderwertig, der Ziegelstein dagegen infolge der reichlichen Errichtung von Ziegelbrennereien leicht erreichbar geworden (S. 56). Nicht die bergische Bauweise selbst wäre zu fördern, sondern die Bestrebungen, die sie einst erzeugt haben: kühle Berechnung in der Raumausnutzung, feiner Sinn für Behaglichkeit und Würde.

In Fortsetzung seiner städtebaulichen Studien veröffentlicht A. E. Brinckmann das Buch „Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit".[2]) Der Verfasser darf sich einer zuverlässigen und gut geschulten Beobachtungsgabe rühmen. Diese Vorzüge treten auch in dem neuen Buche allseitig hervor. Verfasser gliedert seine Darstellung in sieben Abschnitte, von denen jeder das Stoffgebiet an der Hand von Abbildungen erläutert. Daß diese mit großem Verständnis gewählt und durchweg instruktiv sind, bedarf

[1]) Hans Vogts, Das Mainzer Wohnhaus im achtzehnten Jahrhundert (Beiträge zur Geschichte der Stadt Mainz). Mainz (Wilckens) 1910. VI und 143 Seiten. Gr.-4⁰.

[1]) Dr.-Ing. Max Weise, Das bergische Bürgerhaus und der moderne heimische Wohnhausbau. Eine Studie zur Frage der Wiederbelebung alter, bodenständiger Bauweisen. Düsseldorf (Schwann). 1912. II und 63 Seiten. 4⁰.

[2]) A. E. Brinckmann, Deutsche Stadtbaukunst in der Vergangenheit. Mit 39 Lageplänen und 78 Ansichten. Frankfurt a/M. (Verlag Keller). 1911. 160 Seiten 8⁰.

kaum der Hervorhebung. Wo Verfasser gegen die Zerstörung eines schönen Platzbildes eifert, kann er sich nicht versagen, die Berechtigung seiner Anschauung durch drastisch wirkende Abbildungen zu stützen, wie z. B. die des Berliner Gendarmenmarktes mit den im Vordergrund stehenden, nichts weniger als monumental wirkenden Aufbauten (S. 136).

Die von Brinckmann behandelten Gesichtspunkte betreffen hauptsächlich die Gesamterscheinung der Straßen, der Plätze und des Stadtbildes, die Gestaltung der Baublöcke, die Einfügung der Einzelbauten in die Gesamtwirkung und den Rhythmus des Raumes. Mit Recht vertritt Brinckmann, bei aller Hinneigung zu geschichtlichen Studien, die Forderung der Selbständigkeit unserer eigenen Anschauungen. In zutreffender Weise wendet sich Verfasser a. a. O. S. 86 gegen das gedankenlose Nachsprechen einseitiger Behauptungen, die meist in der Form der „Kritik" auftreten, und deren Erfolg sich durch die suggestive Kraft der in jeder Kritik enthaltenen Anregung erklärt. Für die Schädigungen, die in der Behandlung des Städtebaues hierdurch entstehen, gibt Brinckmann einige überzeugende Beispiele. Die kritiklose Aufnahme der Kritik wirkt vielleicht noch ungünstiger als der blinde Autoritätsglaube, da sie die Moderichtungen hervorbringt, die von einem Extrem ins andere schwanken. —

Die geschichtliche Untersuchung wird als richtiger Weg zur Gewinnung von Grundlagen für Gegenwartsforderungen genutzt in der anziehend geschriebenen und künstlerisch ausgestatteten Studie, die Dr. Ing. Walter Curt Behrendt veröffentlicht.[1]) Die Untersuchung Behrendts beschäftigt sich mit dem Teilproblem der Stadtbaukunst „in der planvoll rhythmischen Ausbildung der Straßenwand den ordnenden Formenwillen zum Ausdruck zu bringen". Verfasser gibt im ersten Teil seines Buches eine Darstellung des Stadtbildes der Antike, des Städtebaues des Mittelalters und der landesfürstlichen Bautätigkeit. Der zweite Teil behandelt die architektonische Einheit der Blockfront im Städtebau der Gegenwart. Ein besonderer Abschnitt faßt die Vorschläge zur praktischen Durchführung der vom Verfasser aufgestellten Forderungen zusammen (S. 83f.). Verfasser will die Verwirklichung des Gedankens einheitlicher Blockfronten nicht schlechthin der privaten Initiative überlassen, sondern er verlangt weitreichende Befugnisse für die maßgebenden amtlichen Stellen zum Zweck der bebauungsplanmäßigen und baupolizeilichen Einwirkung. Für die praktische Durchführung erscheinen große Baugesellschaften besonders geeignet. Auch die öffentlichen Körperschaften, Gemeinde und Staat, sollen ihren Einfluß geltend machen, indem sie unter Ausschaltung der Bodenspekulation Gelände erwerben und es in planmäßiger Weise der Bebauung zuführen. Weiter kommt die Tätigkeit der Bauberatungsstellen in Betracht, während von den einzelnen Architekten — wofür Behrendt ein Beispiel aus einer Plangestaltung von Hermann Muthesius gibt — die Unterordnung unter den Gesamteindruck des städtischen und landschaftlichen Bildes zu verlangen ist.

Für das vom Verfasser behandelte Problem ist, wie ich glaube, die Frage der von dem Bauunternehmer zu wählenden Hausformen von wesentlicher Bedeutung. Auch hier werden wir zunächst unterscheiden müssen zwischen Verkehrsstraßen einerseits und Wohnbezirken andererseits. Die neuzeitliche Verkehrsstraße ist meist zugleich Läden- und Geschäftsstraße, für die die Voraussetzungen anders liegen als es bei dem älteren Städtebau der Fall war. Als Anlieger der Verkehrsstraßen — ich möchte diese Straßen, die einem Verkehrszug dienen, als „Zugstraßen" bezeichnen — kommen hauptsächlich in Betracht Warenhäuser und Großbetriebe, Spezialgeschäfte und Kleinhandelsläden, ferner aber Kaffeehäuser, Wirtschaften und Gasthöfe. Es wird schwer sein, unter der heutigen Entwicklung für die verschiedenen Bedürfnisse dieser Betriebe — und bei dem Wunsch des Einzelnen nach auffälliger Anpreisung und Kenntlichmachung — eine einheitliche Blockfront zu erzielen. Nur die einheitliche Baugruppe (s. oben Vogts-Mainz) wird hier öfter erreichbar sein. Es sei bemerkt, daß auch die bekannte geschlossene Baufront der Regentstreet in London neuerdings an der empfindlichsten Stelle durch einen breiten Hotelbau durchbrochen wurde, der sich in die vorhandene Bauweise nicht einfügen wollte.

Anders liegen die Vorbedingungen für die reinen Wohnbezirke. Hier scheint mir das System der Bauweise und der Hausformen von entscheidender Bedeutung zu sein. Unter dem heute in Deutschland herrschenden System der hohen Bodenpreise, der Stockwerkshäufung und des Massenmietshauses wird es kaum möglich sein, eine künstlerisch befriedigende Bauweise für die Wohnbezirke zu erreichen. Verschiedene Ursachen wirken hier zusammen. Zunächst bieten die großen Hausformen an sich ein Hindernis für die Schaffung ästhetisch und künstlerisch zureichender Lösungen bei Wohnhausbauten; vgl. die Darlegungen über die „künstlerische Bedeutung der Hausformen" in meinem Handbuch 2. Aufl. S. 256f. Weiter ist zu berücksichtigen, daß der Unternehmer unter dem System der hohen Bodenpreise (und nur hier) gezwungen ist, „auf Beleihung" zu bauen; d. h., er muß die Ausführung und Ausstattung der Bauten darnach einrichten, daß eine Erhöhung der Taxierung und der hypothekarischen Beleihung und damit der Bewertung des Gebäudes erzielt wird. Es ist durchaus kein Zufall und nicht etwa eine Folge mangelhaften technischen Könnens, daß unsere Städte eine unerfreuliche Erscheinungsform zeigen. Je rückhaltloser man den Anschauungen Behrendts zustimmen wird, um so mehr wird man hervorheben müssen, daß auch für die künstlerischen Einzelbestrebungen der Erfolg von der befriedigenden Gestaltung unseres Städtebausystems abhängt.

Vgl. oben die Ausführungen von Weise über die Schönheit des Bergischen Einfamilienhauses.

Als eine der bedeutsamsten Erscheinungen der wohnungspolitischen Literatur des letzten Jahres ist das Buch von Albert Weiss über die großstädtischen Wohnverhältnisse zu bezeichnen.[1]) Weiss geht aus von einer statistischen Darstellung der wohnungspolitischen Zustände, nämlich der durch die Einkommensstufen bedingten Schichtung der Bevölkerung, des Verhältnisses zwischen Einkommen und Miete und der Wohnungs- und Hausformen. Hieran schließt sich einer der wertvollsten Abschnitte des Buches, eine Be-

[1]) Walter Curt Behrendt, Die einheitliche Blockfront als Raumelement im Stadtbau. Ein Beitrag zur Stadtbaukunst der Gegenwart. Berlin (Cassirer). 1911. 108 Seiten 8°.

[1]) Albert Weiss, Können die in den heutigen großstädtischen Wohnverhältnissen liegenden Mängel und Schäden behoben werden? Vom Architektenverein zu Berlin preisgekrönte Wettbewerbarbeit um den Wilhelm-Strauch-Preis 1911, Berlin (Heymann) 1912, 158 Seiten, gr.- 4°.

rechnung der durch bauliche Anlagen bedingten Mieten. Es werden die Baukosten berechnet für die Herstellung von Kleinwohnungen, Mittelwohnungen und größeren Wohnungen unter der Bauweise der Mietkaserne und des Einzelhauses in der Form des Reihenhauses. Unter den Ergebnissen seien folgende hervorgehoben: „Die Behauptungen, daß die Kleinwohnung im Bau erheblich teurer sei als die größeren Wohnungen, und daß die Unternehmer deshalb berechtigte Abneigung gegen den Bau der kleinen Wohnungen hätten, sind nicht begründet (S. 28). Die Verbindung der verschiedenen Wohntypen, die durch die fehlerhafte Zuschneidung der Baublöcke — zu große Tiefe — bedingt wird, ist somit auch wirtschaftlich falsch. Das Ergebnis schafft die Gewißheit, daß die, allerdings nur rein äußerlichen Verbesserungen der neueren Mietkasernen in erster Linie lediglich dem Streben, die Bodenrente zu steigern, zu verdanken sind (S. 33; ebenso S. 62).“ Die Verteuerung der Wohnungen und die unbefriedigenden Wohnverhältnisse sind nicht auf die Entwicklung der Baukosten und der wirtschaftlichen Verhältnisse, sondern auf die Folgen der — durchaus abänderlichen — Bodenpreistreibung zurückzuführen.

Der zweite Abschnitt des Buches gibt eine entwicklungsgeschichtliche Schilderung der Ausgestaltung unseres Wohnungs- und Bausystems, während der dritte Abschnitt die Preisbildung der städtischen Bodenwerte behandelt. Unser staatliches Grundbuch und die fehlerhafte Organisation des Hypothekarkredits sind die Institutionen, die die treibenden Kräfte bei der Bodenspekulation geschaffen haben. (S. 82.) Weiss untersucht weiter, wie die heutigen Verhältnisse auf die bei der Gestaltung unserer Bodenentwicklung beteiligten Stände und auf unser Staatswesen wirken. Beachtenswert ist namentlich der Abschnitt, der sich mit der Lage der Hausbesitzer beschäftigt. Die Hausbesitzer als Stand werden durch das System der Mietkaserne und der Überverschuldung immer mehr herabgedrückt; sie stehen lediglich als Hüter der Spekulationsgewinne und bilden eine Wirtschaftsklasse, die einen stetigen, schweren Wirtschaftskampf für die Grundstücksspekulanten durchfechten und die am letzten Ende von diesem Kampf auch ihren gesamten persönlichen Besitz diesen Spekulanten opfern muß.

„Hört, ihr Führer der Mittelstandsbewegung: Nicht die Warenhäuser und die Bierpaläste sind das Verderben des Mittelstandes; nein, die jetzige Wohnform, die jetzige Mietkaserne, dieser sanitär, sozial und wirtschaftlich gleich schädliche Massenpferch ist es, wo der jetzige Mittelstand mit all seinen in produktiver Tätigkeit sauer erworbenen Groschen einst zu Grabe getragen wird.“

Es ist die Anschauung, die der Zentralverband der Haus- und Grundbesitzervereine selber früher (unter Leitung von Hartwig) zum Ausdruck gebracht hat.

Ausführlich wird von Weiss die Praxis der Wohnungsbesserung behandelt. Der Verfasser unterscheidet hierbei ausgleichende und vorbeugende Maßnahmen. Befriedigende Bauausführungen werden in großer Zahl — und nicht zum wenigsten aus Deutschland selbst — vorgeführt. In dem Schlußabschnitt werden die Reformvorschläge zusammengefaßt. Als Hauptmittel zur Herbeiführung befriedigender Zustände bezeichnet der Verfasser die Einführung einer Beleihungsgrenze, die die Auftreibung der Bodenwerte vermittelst der hypothekarischen Belastung der Grundstücke unmöglich machen wird.

Dem Weißschen Buch ist die weiteste Verbreitung zu wünschen. Die Fachkreise, ebenso wie die Allgemeinheit der Leser, die an unserem Wohnungswesen Interesse nehmen, werden in dem Buch einen zuverlässigen Führer finden. Der schwierige Stoff ist mit der erforderlichen Vielseitigkeit, aber stets in sachlicher Ruhe behandelt. Das Temperament des Verfassers bricht nur dann hervor, wenn auf Grund nachgewiesener Mißstände nationale oder allgemeine Schädigungen zu besprechen sind. Als ein besonderer Vorzug des Buches ist die reichliche Ausstattung mit Abbildungen zu bezeichnen. Die Beispiele umfassen Bauausführungen aus allen Teilen Deutschlands und zahlreiche Vorbilder aus der neueren Bautätigkeit des Auslandes.

Mit Bezug auf die Angaben bei Albert Weiß, Walter Curt Behrendt und anderen sei eine persönliche Bemerkung gestattet. Die Scheidung zwischen Verkehrsstraße und Wohnstraße wurde zuerst in meiner im Jahre 1892 erschienenen Abhandlung „Berliner Kommunalreform“ aufgestellt, Preußische Jahrbücher, Bd. 70, H. 5, S. 590; meine Schrift „Städtische Bodenfragen“, Berlin 1894, ist nur ein Wiederabdruck. Es handelte sich damals nicht nur um die Aufstellung der Terminologie, sondern um ein Programm der Bodenerschließung und des Städtebaues.

In einer für den Fachmann wie den Kunstfreund gleich wertvollen Zusammenstellung werden die von Hermann Muthesius ausgeführten Bauten veröffentlicht.[1]) Das Buch gibt die willkommene Gelegenheit, die Ergebnisse der praktischen Arbeit auf dem Gebiete des künstlerischen Hausbaus zu verfolgen.

Der Plan des Werkes beruht zunächst darauf, daß die Bauten im Grundriß, Aufriß, Lageplan und unter Beifügung photographischer Aufnahmen, die den Bau in seinen Einzelheiten und in seinem Verhältnis zur Umgebung zeigen, dargestellt werden. Weiter aber ist jedem Bauwerk eine ausführliche Erläuterung des Architekten beigegeben, die die bautechnischen und wohnungstechnischen Verhältnisse behandelt. Diese Erörterungen verleihen dem Muthesiusschen Buche einen besonderen Wert; wenn der Leser auch zunächst durch den Eindruck der Abbildungen gefesselt wird, so wendet sich doch das Interesse bald den textlichen Erörterungen zu, die uns in knapper Schilderung die Entstehung des Hauses miterleben lassen. Die Reichhaltigkeit des architektonischen Materials ist eine ungewöhnliche; von dem vornehmen Landhaus und dem schloßähnlichen Herrenhaus bis zu der einfachen Arbeiterwohnung ist jede Bauform vertreten. Die Bauausführungen erstrecken sich von Rheinland bis nach Sachsen und zeigen die verschiedensten Baustoffe in einer gleich vortrefflichen Behandlung.

Eine besondere Freude gewähren diejenigen Aufnahmen, die die Stellung der Bauten im Landschaftsbild zeigen. In der Einfügung des Bauwerks, in den Lageplänen und Grundrissen gibt Muthesius eine Reihe schlechthin vorbildlicher Lösungen. Die Betrachtung dieser aus dem Studium der örtlichen Umgebung, des Einzelzwecks und der individuellen Ansprüche hervorgegangenen Bauten von Muthesius läßt immer wieder neue Schönheiten und künstlerische Gedanken erkennen.

An der neuen Veröffentlichung von Muthesius ist mir eines aufgefallen; es ist die Unabhängigkeit von englischen Bauformen. In einzelnen, aber nur wenigen Giebelaufbauten klingen noch englische Motive an. Im übrigen erscheint sowohl Grundriß wie Aufbau gänzlich unbeeinflußt von England und in selbständiger Weise entwickelt. Ohne

[1]) Hermann Muthesius, Landhäuser. Abbildungen und Pläne ausgeführter Bauten mit Erläuterungen des Architekten, München (Bruckmann) 1912, 192 Seiten. Gr.-4°.

Zweifel hat Muthesius viel von England gelernt; aber gerade diese Art der Anwendung der erworbenen Kenntnisse — durch Fortentwicklung unserer eigenen Kunst — scheint mir erwähnenswert. Was wir in England im Wohnungswesen zu studieren haben, sind die dort geschaffenen Kulturwerte, die wir uns aber nicht durch Nachahmung der fremden, sondern durch Fortbildung der einheimischen Formen aneignen sollen.

Hübsche Beispiele von Kleinhausbauten bietet eine von Otto Friedrich Weinlig veröffentlichte Schrift, der für das Kleinwohnungswesen wertvolle Anregungen zu entnehmen sind.[1]) Verfasser behandelt die allgemeinen Fragen der Hausform und der Wohnweise und erörtert weiter mit eingehender Genauigkeit die praktischen Erfordernisse des Kleinwohnungsbaues. Die Sorgfalt, mit der die einzelnen Teile und Bedürfnisse der Kleinwohnungsherstellung besprochen werden, ist besonders dankenswert. Von der Grundrißgestaltung bis zur Ausstattung der fertigen Wohnung, von der Kapitalbeschaffung bis zur Hausverwaltung wird jede Einzelheit in einer knappen, gut informierenden Darstellung erläutert.

Städtebauliche Einzelwirkungen finden wir mit vielem Geschmack behandelt in einer Studie über steigende Straßen von Dr.-Ing. Ph. A. Rappaport.[2]) Die Lahnstädte Marburg, Weilburg, Wetzlar, Limburg sind es hauptsächlich, denen der Verfasser die Beispiele für seine Darlegung entnimmt, und die er uns in einer Reihe vortrefflicher Abbildungen vorführt. Es ist zur Genüge bekannt, daß die Anlage von Straßen in ansteigendem Gelände in unserem neueren Städtebau häufig eine wenig befriedigende Lösung gefunden hat. Während die Geländeunterschiede in den älteren Städten allgemein die Gelegenheit zur Entfaltung reizvoller Wirkungen boten, ist dieses dankbare Motiv im neuzeitlichen Städtebau arg vernachlässigt und öfter geradezu fehlerhaft behandelt worden. Um so mehr ist die Rappaportsche Schrift zu empfehlen, die für die Straßenführung, die Raumgestaltung und die Geländebenutzung dem Städtebauer reiche und vielseitige Anregung bietet.

Zu den Erörterungen Rappaports über die Wasserversorgung im Mittelalter (a. a. O. S. 50) möchte ich bemerken, daß die Stadt Ravensburg bereits im fünfzehnten Jahrhundert eine Röhrenleitung mit hochbelegenem Wasserbehälter besaß, die der Chronist Ladislaus Sontheim folgendermaßen beschreibt: „Im Elschwang (oberhalb der Stadt Ravensburg) ist ein gewölbter Turm, darin ein großer kupferner Kessel; aus demselben teilt man und röhrt das Wasser in alle Brunnen, die in der Stadt und Vorstädten sein, der über 70 sind. Der Turm ist wohlbewahrt mit eisernen Stangen, Netzen und Türen, daß das Wasser nit vergift werd, noch kein unsauber Ding darein fall oder komm."

Die Bodenpolitik der Stadt Straßburg i. Els. nimmt unter der einsichtigen und tatkräftigen Leitung des Oberbürgermeisters Schwander eine bemerkenswerte Entwicklung. In der Innenstadt wie in der Stadterweiterung sind größere Unternehmungen eingeleitet und z. T. bereits zur Durchführung gebracht; erinnert sei nur an die Anlegung der Gartenstadt Stockfeld einerseits und an die große Straßendurchlegung und Durchquerung der Altstadt andererseits. Während diese Unternehmungen allgemein bekannt geworden sind, hat man sich mit den übrigen Gebieten der neueren Bodenpolitik Straßburgs in der Öffentlichkeit bisher weniger beschäftigt. Die Tätigkeit der Stadtverwaltung ist auf den verschiedenen Teilgebieten des Wohnungswesens eine äußerst lebhafte. Die Bauordnung wurde im Jahre 1910 umgestaltet und ergänzt. In der Stadterweiterung ist neuerdings mehrfach versucht worden, Mängel des schematischen Bebauungsplanes — der das System der gleichmäßig breiten Straßen anwendet — zu beseitigen. Die Stadt ist Eigentümerin umfangreicher Geländeflächen, die sie unter Mitwirkung der Gemeindebehörden der Bebauung zuführt.

Zu den städtebaulichen Aufgaben der Straßburger Gemeindeverwaltung gehört die Vorsorge für das ihr anvertraute, einzigartige Stadtbild. Die Stadt besitzt in dem Beigeordneten Dr. jur. H. Emerich einen Verwaltungsbeamten, der sich in treuer Hingabe und mit feinfühligem Verständnis dem Schutz der Baudenkmale seiner Vaterstadt widmet. In seiner Schrift „Der Schutz des Ortsbildes"[1]) legt Emerich die Gesichtspunkte dar, die für die Erhaltung der Eigenart unserer Städte zu beachten sind; weiterhin aber werden die Grundsätze für den Erlaß neuzeitlicher Bauordnungen behandelt. Für Elsaß-Lothringen ist unter dem 5. November 1910 ein neues Gesetz ergangen, ein Vollmachtsgesetz, das den Gemeinden die Befugnis überträgt, „neben den im Interesse der Sicherheit und Gesundheit erforderlichen baupolizeilichen Vorschriften auch solche zum Schutze des Ortsbildes über die Lage und die äußere Ausgestaltung baulicher Anlagen zu erlassen". Auf Grund dieses Landesgesetzes hat die Stadt Straßburg ihre neuen örtlichen Verordnungen erlassen.

Von den landesgesetzlichen Bestimmungen ausgehend, erörtert Emerich allgemein die Frage der Baupolizei und des Heimatschutzes. Beachtenswert sind die Darlegungen, in denen die Gesichtspunkte behandelt werden, die für den Erlaß der Bauordnungen und für den Schutz des Ortsbildes in Betracht kommen. Großstadt, Mittel- und Kleinstadt, sowie das flache Land finden hierbei die gebührende Berücksichtigung. Den Staatsbehörden wie den Kommunalverwaltungen wird die Emerichsche Schrift besonders willkommen sein; für den Juristen und für den Techniker werden zur Bearbeitung des schwierigen Gebietes wertvolle Anleitungen gegeben. Eine erfreuliche Zugabe des Buches bilden die beigefügten Abbildungen. Das Titelbild zeigt eine eindrucksvolle Aufnahme des Straßburger Münsters, die wohl den meisten Besuchern Straßburgs unbekannt sein dürfte.

Die erste Berliner Städtebauausstellung hat den Anlaß zu einer großangelegten Veröffentlichung gegeben, deren Leitung Dr. Werner Hegemann übernommen hat, und von der der erste Berlin behandelnde Teil erschienen ist.[2]) Das Werk, dem seitens des Verlages eine reiche, der Empfehlung kaum bedürftige Ausstattung an Plänen und Abbildungen beigegeben ist, behandelt in seinem historischen Teil die Bestrebungen der Wohnungsreform von der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts ab. Die Entwicklung des Berliner Städtebaues wird von der älteren Zeit bis zu dem

[1]) Otto Friedrich Weinlig, Haus und Heim im kleinen. Eine Studie zur Förderung des Kleinwohnungswesens, Düsseldorf (Verlag Stahleisen m. b. H.) 1911, 54 S. und 30 Tafeln. Gr.-4⁰.

[2]) Philipp A. Rappaport, Steigende Straßen, eine Studie zum deutschen Städtebau, 55 S. mit Abbildungen und zwei Farbtafeln gr. 4⁰, Berlin (Wasmuth) 1911.

[1]) Dr. jur. H. Emerich, Beigeordneter der Stadt Straßburg, Der Schutz des Ortsbildes (Elsaß-Lothringisches Landesgesetz betreffend baupolizeiliche Vorschriften vom 7. November 1910). Straßburg (Trübner) 1911. X und 150 Seiten 8⁰.

[2]) Dr. Werner Hegemann, Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang: Die Internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf. I. Teil. Berlin (Wasmuth) 1911. 144 Seiten. Gr.-4⁰.

jüngsten Abschnitt geschildert und nach ihren Folgen und Wirkungen dargestellt. Die Arbeit ist bereits in dieser Zeitschrift, Juniheft 1912, S. 69, eingehend von Th. Goecke besprochen worden, auf dessen Ausführungen hiermit hingewiesen sei.

Die Träger zweier anerkannten Namen, Landeswohnungsinspektor Gretzschel und Architekt Rings-Darmstadt haben sich zu einer Veröffentlichung vereinigt, die die praktischen Aufgaben des Wohnungswesens zu fördern bestimmt ist.[1]) Der Text des Buches ist aus genauer Kenntnis der Praxis geschrieben und unmittelbar bestimmt, um der ausführenden Tätigkeit als Leitfaden zu dienen. Die einzelnen Gebiete der Wohnungspolitik, die Mittel und Wege der Wohnungsbesserung, die Formen der Organisation werden eingehend beschrieben. In einem Anhang werden Muster und Vorlagen für die zumeist angewandten und erforderlichen Schriftstücke, sowie Entwürfe für Grundstücksverträge nach den verschiedenen Veräußerungsformen mitgeteilt. In den von Rings aufgestellten Entwürfen für Klein- und Mittelwohnungen werden Reihenhaus, Gruppenbau und freistehendes Haus in Ausführungen dargestellt, die in Grundriß, Aufbau und äußerer Erscheinung gleich empfehlenswert erscheinen. Den einzelnen Haustypen sind Erläuterungen und Kostenberechnungen beigefügt. Die beiden Verfasser haben sich durch die Herausgabe dieses für weite Kreise nutzbringenden Werkes ein neues Verdienst um die Förderung des Kleinwohnungswesens erworben.

II.

In einer von dem Deutschen Verein für Wohnungsreform herausgegebenen Schrift behandeln Dr. Johannes Feig und Dr. W. Mewes das Gebiet der Wohnungsproduktion unter Darbietung eines umfangreichen und vielseitigen Materials.[2]) Der erste Teil, von Dr. Feig bearbeitet, untersucht die Entwicklung und den gegenwärtigen Stand unserer Wohnungsherstellung. Feig stellt eine Berechnung des jährlichen Neubedarfs an Wohnungen für Deutschland auf und geht hierbei nicht von der Bevölkerungszunahme schlechthin, sondern von der Zunahme der Haushaltungen aus, die zwischen 1895 und 1900 jährlich rund 200000 betragen hat. „Man würde auf Grund hiervon einen jährlichen Mehrbedarf von 200000 neuen und 96000 zu ersetzenden alten, also 296000 Wohnungen überhaupt und 222000 Kleinwohnungen und ein Baukapital von 1184 Mill. Mk. errechnen, das wohl auch nur eine Mindestziffer darstellt“ (S. 10). Wenn man den von anderer Seite mit 3800—4000 Mk. angenommenen Kostensatz für eine Wohnung auf 5000 Mk. erhöht, so würde man demnach auf etwa $1^1/_2$ Milliarden Baukapital kommen. Weiterhin erörtert Feig die Lage der Bautätigkeit und kommt zu dem Schluß, daß die erwartete, selbsttätig eintretende Harmonie zwischen Produktion und Bedarf eine Täuschung ist (S. 50). Ich glaube, daß im Anschluß an diese Feststellung die Frage zu untersuchen gewesen wäre, ob die im deutschen Baugewerbe hervortretenden Mißstände in der Natur der Dinge oder nicht vielmehr in dem besonderen, Deutschland eigentümlichen Bausystem begründet sind. Wenn in der Bautätigkeit anderer, im übrigen mit Deutschland gleichartig entwickelten Länder nicht die gleichen Erscheinungen wie bei uns hervortreten, so wäre der Rückschluß gerechtfertigt, daß wir in den deutschen Einrichtungen des Bauwesens die Ursache der unbefriedigenden Zustände zu suchen haben.

Der zweite von Landesrat Mewes verfaßte Teil der Schrift behandelt die Regelung der Wohnungsproduktion. Die Frage der Bodenparzellierung und der Hausform wird als wesentlich erkannt. Die kleine Unternehmung ist hier, wie die Verhältnisse liegen, in einer erheblich günstigeren Lage als der Großbetrieb, denn der Bodenbedarf des kleinen Unternehmers ist im einzelnen Falle nicht groß. Noch wichtiger für die Zurückhaltung des privaten Kapitals erscheinen gewisse wirtschaftliche Schwierigkeiten, die besonders den Bau von Kleinwohnungen betreffen und noch verschärft werden durch unser Bausystem. Die bemerkenswerte Darlegung von Dr. Mewes besagt weiter:

Je mehr man größere Miethäuser baut, und je größer und höher die Häuser werden, um so schwieriger wird die Verwaltung, um so höher werden die Abnutzung, die Instandhaltungskosten, auch eventuell die Unannehmlichkeiten. Nun kommen für den Absatz von Kleinwohnungshäusern in erster Linie — wenn nicht ausschließlich — Leute in Frage, die der sozialen Schicht des Mieterpublikums nicht allzu fern stehen. Aber gerade für sie wird der Hauskauf aus dem Grunde schwerer, weil mit der Größe der Häuser auch deren Kosten und damit die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit erheblich steigen.

Das System der großen Miethäuser erschwert also ohne Zweifel für den Kleinwohnungsbau die Entwicklung großbetrieblicher Unternehmungsformen, — bei der zunehmenden Ausbreitung des großen Miethauses eine Erscheinung, die nicht ohne Bedeutung ist. Die umgekehrte Annahme dagegen, die bisweilen vertreten worden ist, daß der Großbetrieb im Häuserbau aus technisch-wirtschaftlichen Gründen überhaupt nur beim großen Miethause durchführbar sei, ist auch mit den tatsächlichen Beobachtungen nicht in Einklang zu bringen (S. 76f.).

In den weiteren Erörterungen von Mewes tritt als Hauptstück die Behandlung des Realkredits hervor. Mewes schildert die Mängel in den Einrichtungen der Kapitalbeschaffung und stellt ferner auch in der Kapitalverteilung einen Gegensatz zwischen der Beleihungspraxis der Kreditinstitute und den Interessen der Wohnungsproduktion fest. Die Hypothekenbanken und Versicherungsgesellschaften, unsere großen Geldgeber, bevorzugen große Objekte und Millionenbeleihungen:

„Für die Wohnungsreform hat die Bevorzugung großer Beleihungsobjekte insofern eine besondere Bedeutung, als sie die Einbürgerung des großen Miethauses in Berlin und in anderen Städten auf das kräftigste gefördert zu haben scheint. In der Tat ist wohl kaum ein stärkerer Anreiz zum Bau möglichst großer Miethäuser denkbar, als wenn die Kapitalbeschaffung dadurch erleichtert wird, und wenn neben dem Bodenbesitzer auch der Geldgeber an großen Objekten ein besonderes Interesse nimmt“ (S. 90).

Im Anschluß an die Schilderung der gegenwärtigen Zustände bespricht Mewes die verschiedenen Formen der Kapital- und Kreditbeschaffung und stellt ein Programm praktischer Reformvorschläge auf, das die verschiedenen Maßnahmen zur Bessergestaltung des Realkreditwesens — auch die Forderung der Errichtung von Taxämtern ist nicht übersehen — in kritischer und sachkundiger Weise erörtert.

Einen der für unsere bodenpolitische Entwicklung wichtigsten Landesteile, den rheinisch-westfälischen Industriebezirk, behandelt eine inhaltsreiche, von Dr. Strehlow

[1]) Landeswohnungsinspektor Gretzschel und Architekt Rings, Die Praxis der Wohnungsreform, herausgegeben mit Zustimmung des Ernst-Ludwig-Vereins, Hessischen Zentralvereins für Errichtung billiger Wohnungen. Darmstadt (Koch) 1912. 103 Seiten Text und 34 Tafeln. Gr.-4°.

[2]) Dr. Johannes Feig, Regierungsrat, und Dr. Wilhelm Mewes, Landesrat, Unsere Wohnungsproduktion und ihre Regelung, herausgegeben vom Deutschen Verein für Wohnungsreform. Göttingen (Vandenhoeck & Ruprecht) 1911. 103 Seiten und II Seiten. 8°.

veröffentlichte Schrift.[1]) Obwohl die Schrift nur ein begrenztes Gebiet betrifft, sind ihre Folgerungen doch von allgemeiner Bedeutung. Die Wohnungsfrage ist in erster Linie eine Bodenfrage. Von diesem Grundsatz ausgehend, sieht Strehlow in der Bodenentwicklung und Bodenbeschaffung das Hauptproblem der Gestaltung des Wohnungswesens. Aufgabe der Bodenpolitik ist es, hinreichende Flächen für die städtische Ausbreitung zu beschaffen. Nur ein großes Gebiet kann die Grundlage für die weitere Ausdehnung der Bebauung und für eine gesunde Boden- und Wohnungspolitik bilden; und nur durch den Ankauf größerer Flächen aus erster Hand lassen sich bodenpolitische Maßnahmen in größerem Umfange erfolgreich durchführen (S. 35). Bei den großen Städten der Industriebezirke ist die Ausdehnungsmöglichkeit heute überhaupt nicht mehr gegeben, wenn nicht umfangreiche Eingemeindungen zu Hilfe kommen.

Die Erfahrung zeigt, daß Verluste im Grundstücksverkehr in erster Linie beim bebauten Grundbesitz vorkommen, nicht aber bei dem eigentlichen Bodengeschäft. Auch hier erscheint wiederum die Großunternehmung solider und bevorzugt. Der einzelne Ankauf bedeutet mehr oder minder eine Spekulation; erst bei dem großen auf die verschiedensten Lagen verteilten Besitz kommt eine stetige Entwicklungskurve zur Geltung (S. 49). Verfasser empfiehlt deshalb die Einrichtung eines städtischen Bodengeschäfts auf breitester Grundlage.

Die Entwicklung der Bodenpreise hängt nach Strehlow ab von der Ausnutzungsmöglichkeit. Die Ausnutzung des Bodens durch die gedrängte Bauweise wird immer mehr gesteigert, und zwar ist diese Steigerung bedauerlicherweise eine weit stärkere, als es der Gang der Bodenpreise bedingen sollte. Hierdurch ergibt sich die bekannte Reihenfolge: der Bodenpreis erhält wieder einen größeren Spielraum, wird wieder gesteigert und drängt wiederum auf neue Steigerung der Ausnutzung, worauf das alte Spiel von neuem beginnt.[2]) Die Anwendungsfähigkeit der volkswirtschaftlich günstigsten Bauformen wird hierdurch immer mehr eingeengt. „Die Lösung der Frage muß deshalb auch in erster Linie in einer Beeinflussung dieser Entwicklung bestehen, in einer Begrenzung der Ausnutzungsmöglichkeit durch die Bauordnungen. Eine solche Begrenzung wirkt naturgemäß als Widerstand gegen die Steigerung der Grundpreise und damit indirekt auch der Grundrente und vermag deshalb, auf größere Flächen ausgedehnt, die Höhe der Mietpreise weit wirkungsvoller auszugleichen, als dies durch die zunehmende Ausnutzung des Bodens geschieht (S. 99)."

Hinsichtlich der Hausformen befürwortet Verfasser mit Entschiedenheit die Pflege des Kleinhauses. Strehlow glaubt allerdings, daß bezüglich der Baukosten die Mietkaserne sich billiger stelle als der Flachbau und das Einfamilienhaus (S. 60). Die von dem Verfasser beigegebene Begründung läßt indes erkennen, daß die Annahme nicht zutreffend ist. Strehlow geht davon aus, daß Dach, Kellergeschoß und Treppenhaus bei jedem Hause vorhanden sein müssen, und sich die Baukosten für diese Anlagen demgemäß bei der Mietkaserne auf eine größere Anzahl von Wohnungen verteilen als bei dem Kleinhaus. Die Widerlegung der letztgenannten Annahme ist schon öfter gegeben worden, zuletzt durch Albert Weiß (s. oben). Ich möchte hinzufügen, daß die vom Verfasser hervorgehobenen bautechnischen Einzelheiten gerade eine Verteuerung der Stockwerkshäufung bewirken. Die gemeinsamen Anlagen, die für die Unterbringung einer größeren Anzahl von Haushaltungen in einem Gebäude erforderlich sind, wie feuersichere Treppen, Korridore, Durchgänge usw. bedeuten eine Vorbelastung und einen Raumverlust für das Massenmiethaus; vgl. die Grundrisse und Angaben „Neue Studien" S. 173f. Wenn sich hiermit die Annahme des Verfassers hinsichtlich der Baukosten widerlegt, so hebt Strehlow selber andererseits bezüglich des Endergebnisses der Wohnungsmieten und der Bodenpreise die wirtschaftlich ungünstigen Wirkungen der Stockwerkshäufung in seiner zuvor wiedergegebenen Erörterung genau hervor.

In der Zusammenfassung bemerkt Verfasser in beachtenswerter Weise: Die Arbeiterfrage ist im Industriebezirk fast ausschließlich eine Arbeiterwohnungsfrage. „Der Arbeiter in der Mietkaserne wird stets ein Fremdling bleiben im Industriebezirk, erst im Kleinhause faßt er festen Fuß und fühlt sich wohl." Strehlow verlangt einen allgemeinen Bebauungsplan für das Industriegebiet, der auf der Grundlage der Scheidung von Verkehrsstraße und Wohnstraße beruht (S. 112f.). Die Gemeinden sollen im übrigen weit über ihren eigenen Bedarf hinaus Geländeflächen erwerben und den Boden durch eine wirtschaftlich und sozial zuträgliche Aufteilung der Bebauung zugänglich machen. Der Erwerb des erforderlichen Geländes wird im Industriebezirk bei rechtzeitigem Vorgehen stets freihändig ohne Enteignungsverfahren für die Gemeinde möglich sein. Die gehaltvolle Schrift Dr. Strehlows ist jedem, der sich mit den Aufgaben unserer Bodenentwicklung beschäftigt, zu empfehlen, und dürfte namentlich die Aufmerksamkeit der beteiligten Verwaltungsbehörden verdienen.

Eine temperamentvolle, auch durch die persönliche Stellungnahme des Verfassers bemerkenswerte Veröffentlichung ist im Juliheft 1912 der Preußischen Jahrbücher erschienen. Dr. med. G. W. Schiele, ein oft genannter Vertreter des Hausbesitzes, fordert mit rückhaltloser Entschiedenheit das kleine Eigenhaus in Stadt und Land.[1]) Die „ganz enormen Vorteile" des Einzelhauses gegenüber der Mietkaserne erblickt Dr. Schiele in drei Richtungen: 1. politisch; unsere Mietkaserne entfernt den kleinen Mann hoffnungslos vom Grundeigentum; 2. sittlich; die sittliche Reinheit der breiten Volksschichten ist in dem Kleinhaus leichter zu hüten als in der Mietkaserne; 3. gesundheitlich; auf die Kinder kommt es bei allen Fragen der Volksgesundheit beinahe allein an. Unter den Ursachen, die die Mietkaserne erzwingen und den Kleinhausbau verhindern, nennt Verfasser zunächst den „Kultus der Straße". Mit unserem kostspieligen Straßenbau ist das Schicksal des Kleinhauses schon entschieden. An zweiter Stelle treten hinzu die Anforderungen der Baupolizei, die auf das Massenmiethaus zugeschnitten sind. Die Einrichtungen des Realkredits werden in diesem Zusammenhang nicht erwähnt; dagegen wendet sich Dr. Schiele mit großer Schärfe gegen die unzureichende Auffassung des Begriffs der Hygiene: Hygiene auf dem Papier ist Luftverderbnis in der Wirk-

[1]) Dr. Strehlow, Städtischer Vermessungsinspektor, Die Boden- und Wohnungsfrage des rheinisch-westfälischen Industriebezirks. Essen (Bädeker) 1911, 164 Seiten mit 9 Tafeln und 3 farbigen Tafeln. 8⁰.

[2]) Vgl. Handbuch des Wohnungswesens. 2. Aufl., S. 90f.

[1]) G. W. Schiele, Das kleine Eigenhaus in Stadt und Land, Preußische Jahrbücher Band 149, Heft 1, S. 30f., Berlin (Stilke) 1912.

lichkeit, weil sie die Menschen zusammentreibt. Mindestens drei Viertel alles Aufwandes für Bausicherheit, Feuersicherheit und Hygiene der Mietkasernen ist vollständig überflüssig beim Kleinhausbau; und wenn man nur ein halbes Viertel zuviel verlangt, so verbietet man den Kleinhausbau.

Gegenüber den heutigen Mißständen erwartet Schiele grundsätzlich — und durchaus zutreffenderweise — die Abhilfe zunächst von der Kräftigung der privaten Unternehmung. An Einzelmaßnahmen fordert Verfasser eine wirtschaftsgemäße Bodenaufteilung, die nicht Hausgrundstücke von 100000 Mk., sondern von 10000 Mk. höchstens schafft. Der Masse der kleinen Unternehmer soll ermöglicht werden, sich selbständig an der Wohnungsherstellung zu beteiligen, da nur auf diese Weise eine zureichende Marktversorgung möglich ist. Der Hauptmasse unserer Bevölkerung soll ferner der Erwerb von Grundbesitz ermöglicht und damit das nationale Besitzkapital in den Boden geleitet werden. Die Erschließung von Baugelände ist zu erleichtern (hier berühren sich unsere Anschauungen viel näher, als Verfasser zu glauben scheint). Reine Parzellierungsgesellschaften sind zur Förderung der Baulanderschließung notwendig. Eine für den Kleinhausbau taugliche Organisation des Realkredits muß geschaffen werden, die das erforderliche erststellige Kapital in kleinen Abschnitten gibt. Für die zweite Hypothek soll die Lebensversicherung des Hauskäufers genutzt werden; eine Einrichtung, die übrigens nicht aus der holländischen, sondern aus der belgischen Gesetzgebung herstammt. Zur Belebung der Ansiedelung auf dem Lande macht sich Verfasser die Forderungen zu eigen, die Sering in der oben besprochenen Abhandlung aufstellt. In diesem Zusammenhang gibt Schiele ein bemerkenswertes Beispiel aus der Praxis, das die Erschwerung des ländlichen Kleinhausbaues durch Auflegung von Schullasten zeigt (S. 56).

„Das Gemeinsame herauszuheben ist viel mehr die Absicht dieses Aufsatzes, als die Polemik“, bemerkt Dr. Schiele. Wie die Inhaltsangabe zeigt, ist Verfasser diesem Grundsatz treu geblieben. Es verschlägt demgegenüber wenig, wenn Dr. Schiele meine Anschauungen, die er häufig anführt, mitunter in karikierter Form wiedergibt. Auf eine Erwiderung glaube ich verzichten zu können. Ich beschränke mich darauf, hervorzuheben: Der Preis für Wohnboden in Berlin beträgt nicht das Fünffache, sondern das Achtfache bis Zehnfache der in London für gleichstehende Wohnbezirke gezahlten Preise; über die Fortwälzung auf die Mieter und die Arbeitslöhne vgl. mein „Handbuch“ 2. Aufl. S. 122f. Die deutsche Bodenspekulation ist durchaus kein Mysterium, sondern lediglich eine nachweisbare und von Dr. Schiele selber wiederholt gekennzeichnete Berechnung auf ein bestimmtes Bausystem, mit dessen Einrichtungen unsere deutsche Bodenpreistreibung steht und fällt. — Hinsichtlich der Verkehrsleistung in Großstädten mit Flachbau und Stockwerkshäufung vgl. die Angaben in meinem „Handbuch“ S. 331. Daß Dr. Schiele im Anschluß an die Erwähnung meiner Arbeiten von mittelalterlichem Wucher, Bodenwucher und gar noch von der Absicht der Beseitigung der privaten Unternehmung spricht, bedauere ich.

Die Veröffentlichung Dr. Schieles verdient in der Tat allgemeine Aufmerksamkeit. Auch von der Gegenseite wird hiermit anerkannt, daß die Interessen des soliden Hausbesitzes mit denen der Gesamtbevölkerung zusammenfallen und daß beide Teile gleichmäßig unter dem fehlerhaften Bausystem leiden. Handelt es sich bei der Arbeit von Dr. Schiele abermals um eine vorübergehende Erscheinung wie bei dem Angriff auf Mietkaserne und Bodenpreistreibung, den Grävell unter der früheren Leitung des Zentralverbandes der Hausbesitzervereine unternahm? Schiele kann der von ihm vertretenen Sache keinen größeren Dienst erweisen, als wenn er in den Hausbesitzerkreisen für seine Anschauungen eintritt.

Von Schreiber dieses ist eine Arbeit „Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen“ erschienen, die einige Hauptprobleme unseres Gebiets in Einzeldarstellungen behandelt.[1]) Der erste Teil schildert die Grundlagen des belgischen Wohnungswesens an dem Beispiel einzelner Städte, deren Hausformen und Bauweise beschrieben wird; ein zusammenfassender Abschnitt erörtert die allgemeinen Einrichtungen der Bodenpolitik, der Wohnungsgesetzgebung und des Verkehrswesens. Der zweite Teil behandelt die neuere Entwicklung des Realkredits auf Grund der jüngsten Vorgänge. Der dritte Teil ist den Wiener Wohnverhältnissen gewidmet. Wegen der Einzelheiten vgl. die Besprechungen von Regierungsbaumeister Walter Lehweß, „Der Städtebau“ Novemberheft 1912, S. 129; Baurat Hans Schliepmann, Preuß. Jahrbücher Bd. 150, 1912, Heft 1 S. 139.

(Fortsetzung des Berichtes folgt.)

[1]) Rudolf Eberstadt, Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen, Jena (Fischer) 1912. IV und 230 Seiten.

LITERATUR=BERICHT No. 3

MÄRZ 1913

Sonderbeilage zur Monatsschrift „DER STÄDTEBAU“

Herausgegeben von THEODOR GOECKE, Berlin · Verlag von ERNST WASMUTH A.-G., Berlin

## NEUERE LITERATUR ÜBER STÄDTEBAU UND WOHNUNGSWESEN.

Besprochen von Professor RUDOLF EBERSTADT. (Fortsetzung.)

III.

Der jüngste Verwaltungsbericht der Stadt Berlin, dessen redaktionelle Leitung in die Hand des Stadtrats Preuß gelegt war, umfaßt das Jahrfünft vom 1. April 1906 bis 31. März 1911 und entspricht nach Inhalt und Ausstattung der Bedeutung des größten deutschen Gemeinwesens.[1]) In einer gedrängten Einleitung, einem Meisterstück lapidarer Kürze, werden die hauptsächlichen Ereignisse und Daten unserer inneren Entwicklung von 1906 bis 1911 zusammengefaßt. Der Zeitabschnitt brachte eine Reihe wichtiger gesetzgeberischer Maßnahmen, unter denen der Bericht namentlich die Schaffung des neuen Zweckverbandes eingehend erörtert. Die in dem Bericht vertretene Auffassung geht dahin, daß gegenüber dem Mangel an Einheitlichkeit in der Verwaltung von Groß-Berlin die neue Organisation keine zureichende Abhilfe bringt, da einerseits Verwaltungsgebiete, auf denen die Schäden kommunaler Zersplitterung fühlbar sind, von dem neuen Verband nicht berührt werden, während andererseits die Herausnahme gemeindlicher Tätigkeiten aus der organischen Einheit, insbesondere nach der finanziellen Seite, bedenklich erscheint. Trotz dieser Bemängelungen wird indes die in der Schaffung des Verbandes liegende Anerkennung der Notwendigkeit einer einheitlichen kommunalen Verwaltungsorganisation dankbar begrüßt.

Die umfangreiche Bautätigkeit der Stadt wird in verschiedenen Abschnitten behandelt und zum Teil durch Abbildungen und Pläne erläutert. Unter den Bauten Ludwig Hoffmanns wird zunächst das neue Stadthaus geschildert unter Beigabe zweier Abbildungen, von denen die erste in einer trefflich gelungenen Aufnahme die Architektur des großen Bauwerks mit ihrem Spiel von Licht und Schatten wiedergibt. Von anderen Schöpfungen Ludwig Hoffmanns werden das Märkische Museum, die Gemeindeschule Wiesenstraße, ein Feuerwachgebäude und die großen Anlagen des Virchow-Krankenhauses und der Anstalten in Buch in Abbildungen und Plänen dargestellt. Die Tiefbauverwaltung unter der Leitung von Fr. Krause ist mit einer stattlichen Reihe von Brückenbauten vertreten, unter denen die Brommybrücke, eines der letzten Werke Messels, die Köthener Brücke, Sedanbrücke und Greifenhagener Brücke in Abbildungen gezeigt werden. Von der städtischen Parkverwaltung wird der Plan des Schillerparks beigegeben.

Für die seitens der Stadt Berlin befolgte Bodenpolitik kommt zunächst der eigene Grundbesitz der Stadtgemeinde in Betracht. Die großen städtischen Geländeflächen, die für besondere Verwaltungszwecke für Parks, für Rieselfelder, industrielle Anlagen u. a. genutzt und gebraucht werden, scheiden hierbei vorläufig aus. Die Stadt besitzt indes „ländlichen Grundbesitz“ von beträchtlichem Umfang, von dem 97,8 ha innerhalb des Weichbildes, die weitaus größeren Bestände mit 347 ha dagegen außerhalb des Weichbildes gelegen sind. Insbesondere in Treptow, Boxhagen-Rummelsburg, zum Teil auch in Neukölln ist die Aufschließung der der Stadt Berlin gehörenden Geländeflächen für die weitere Entwicklung der genannten Gemeinden von wesentlicher Bedeutung. Berlin hat neuerdings die Eingemeindung fiskalischen Geländes im Umfang von 220 ha — Teile von Plötzensee und der Jungfernhaide — erreicht; nach dem Verwaltungsbericht wird beabsichtigt, einen Teil dieser Fläche „zu Zwecken des Volkswohls, insbesondere der Wohnungsfürsorge zu verwenden“, ein Plan, der als ein erfreuliches Anzeichen neuerer Bestrebungen gelten darf. Zweifellos wäre es für die Stadt von Vorteil, wenn bei den weiteren Ausdehnungs- und Eingemeindungsfragen allgemein der Gesichtspunkt der Bodenpolitik in den Vordergrund geschoben würde.[1]) Wenn Berlin die Erschließung seines Grundbesitzes in Treptow unter sozial und wirtschaftlich zuträglichen Besiedelungsformen ins Werk setzt, so liegt darin wohl das beste Mittel, um die der Eingemeindung des Nachbarortes entgegenstehenden Schwierigkeiten zu überwinden.

Im Wohnungswesen zeigt sich, daß die abnorm hohe Behausungsziffer — Zahl der Einwohner auf ein bewohntes Grundstück — im Durchschnitt um ein geringes, nämlich von 77 im Jahre 1905 auf 76 im Jahre 1910 zurückgegangen ist. Für die Wohnweise ist dieser Rückgang indes nur ein scheinbarer, verursacht durch die Abbrüche älterer Gebäude, wobei zahlreiche ältere Mehrwohnungshäuser in Geschäfts- und Industriegebäude umgewandelt werden, die nur eine Wohnung für den Hausverwalter oder eine geringe

[1]) Bericht über die Gemeindeverwaltung der Stadt Berlin in den Verwaltungsjahren 1906 bis 1910, herausgegeben vom Magistrat der Stadt Berlin, Berlin 1912. III Bände 8°.

[1]) Vgl. meinen Aufsatz „Selbstverwaltung und Kommunalpolitik“ Vossische Zeitung, 14. Juni 1911 No. 286.

Anzahl von Wohnungen enthalten.[1]) Die Bezirke mit starker Neubautätigkeit (Gesundbrunnen, Wedding, Rosenthaler Vorstadt) zeigen einen Gleichstand oder selbst eine Zunahme ihrer außerordentlich hohen Behausungsziffern, so daß hier eine Verschlechterung vorliegt. Zurückgegangen ist die Zahl der Wohnungen, die mit mehr als fünf Bewohnern besetzt sind, während zugleich die Schichtung der Bevölkerung nach Altersklassen sich wesentlich verschoben hat. Infolge des Rückgangs der Geburtenziffer ist nämlich seit 1905 der Anteil der Altersklasse von 0 bis 5 Jahren von 94,1 ‰ der Gesamtbevölkerung rasch auf 83,4 ‰ gefallen. Auch bei den folgenden Altersstufen hat sich der Anteil der im jugendlichen Alter stehenden vermindert; die Familien- und Hausstandsziffern sind kleiner geworden. Die Altersstufen bis zum 30. Lebensjahre umfassen im Jahre 1905 noch 574 ‰ der Bevölkerung, im Jahre 1910 dagegen nur noch 546 ‰. Diese starken Verschiebungen eines einzigen Jahrfünfts verdienen Beachtung.

Einen bemerkenswerten Abschnitt bildet die Schilderung des Berliner Verkehrswesens, aus dessen Gebiet von großen Umgestaltungen während der Berichtsjahre, aber auch von der Überwindung erheblicher Schwierigkeiten zu melden ist. In die Berichtszeit fällt der Kampf mit der Großen Berliner Straßenbahn, den Oberbürgermeister Kirschner, unterstützt durch die der Gesellschaft entgegengestellten verkehrstechnischen Entwürfe des Stadtbaurats Krause, auszufechten hatte. Ferner wurden in diesem Zeitabschnitt die eigenen Straßenbahnlinien der Stadt eröffnet und zu einer stetig steigenden Entwicklung gebracht. Endlich gelang es, den Plan der städtischen Nord-Südbahn fertigzustellen und die der Ausführung entgegenstehenden Hindernisse zu beseitigen.

Aus den Einzelheiten des Verwaltungsberichts sei noch erwähnt, daß in dem Abschnitt über das städtische Straßenwesen die Kosten für den Bau und die Unterhaltung der verschiedenen Straßenklassen mitgeteilt werden (Bd. 1 S. 164 ff.). Der Bericht bringt ferner Angaben über die Bewährung der verschiedenen Arten der Straßenpflasterung und -befestigung. Zur Bekämpfung der Staubplage wurden weitere Versuche mit neuem Westrumit, Duralit und Oberflächenteerung veranstaltet (S. 186). Der 3. Band enthält u. a. Angaben über die Vermögensanlage der städtischen Sparkasse und über den Geschäftsbetrieb des Pfandbriefinstituts.

Der Jahresbericht des Westfälischen Vereins zur Förderung des Kleinwohnungswesens[2]) bringt im Jahrgang 1911 zunächst den Vortrag von Professor Magnus Biermer „Die Geldbeschaffung für den Kleinwohnungsbau". Der Vortragende stellt fest, daß unsere Versicherungsgesellschaften vorläufig für den Kleinhäuserbau gar nicht in Frage kommen. Sie stehen ganz im Dienste des Großkapitals, und vorwiegend im Dienste der Großstädte (S. 19). Den Hypothekengeschäften sollten stets nur amtliche Taxen zugrunde gelegt werden; bei kleineren Objekten, deren Erwerbs- und Baukosten leicht festzustellen sind, solle alsdann die Beleihung bis zu 75 % der Schätzung zulässig sein, falls Bürgschaftsleistung durch einen Bauverein und die Gemeinde erfolgt, sowie eine Schuldentilgung stattfindet (S. 21 u. 24). Die Errichtung von Hypothekenbanken, die lediglich Kapital zur zweitstelligen Beleihung geben sollen, hält Biermer für ein recht fragwürdige Schöpfung. — Dem Gebiet des Realkredits gehört auch der zweite Vortrag an, in dem Oberregierungsrat Jungé „Die Hypothekentilgung mit Hilfe der Lebensversicherung" behandelt (a. a. O. S. 64 ff.). Der Vortragende schildert die Bedeutung der Lebensversicherung für das Wohnungswesen und berichtet eingehend über die infolge der Anregung des Geheimen Oberregierungsrates Neumann-Berlin unternommenen Versuche, die Einrichtungen der Kaiser-Wilhelm-Spende den Bestrebungen der Hypothekar-Lebensversicherung dienstbar zu machen. An die Vorträge schließen sich ausgiebige Erörterungen der Hauptmaßnahmen für das Kleinwohnungswesen, ihrer Anwendbarkeit und ihrer Wirkungen für die Praxis.

Der zweite Teil des Berichts, mit Abbildungen reichlich ausgestattet, zeigt den Erfolg der bautechnischen Abteilung des Vereins, die bis zum Jahre 1911 unter der tüchtigen Leitung des Regierungsbaumeisters Hellweg stand. Von Hellweg selbst sind einige Pläne von Bodenerschließungen und Kleinhausbauten wiedergegeben, während an anderen Beispielen sich die treffliche Wirkung der durch Bauberatung erzielten baulichen Besserungen erweist. Bezüglich der Bautätigkeit der Arbeitgeber zeigt es sich, daß das Kleinhaus und Einfamilienhaus neuerdings entschieden bevorzugt wird und z. B. bei den umfangreichen Bauten des Bochumer Vereins 75 % der Gesamthäuserzahl ausmacht.

Der Rückblick auf den zehnjährigen Bestand des Westfälischen Vereins gab den Anlaß, den Jahresbericht für 1912 reichlicher auszustatten und ihn zu einer zusammenfassenden Übersicht der auf dem Gebiet des Kleinwohnungswesens in Westfalen entwickelten Tätigkeit zu gestalten.[1]) Der stattliche Band ist ein würdiges Denkmal der von dem Westfälischen Verein geleisteten Arbeit. Der erste Teil behandelt die grundsätzlichen und wirtschaftlichen Fragen des Wohnungswesens. Die Darstellung nimmt hier namentlich Rücksicht auf die Formen der Organisation und der Kapitalbeschaffung für die Bautätigkeit, sowie auf die Leitung und die Finanzgebarung von Bauvereinigungen und bringt in jedem Abschnitt Wahrnehmungen, die eine Hervorhebung verdienen. Mit Bezug auf die Kapitalanlage der Landesversicherungsanstalten wird bemerkt, daß „eine gesunde Wohnung für den Arbeiter das beste Mittel bedeutet, ihn vor Krankheit und früher Invalidität zu schützen, und daß die Geldvorräte der Landesversicherungsanstalten dadurch viel besser geschont werden, als wenn sie eine 1 bis 1½ %ige höhere Verzinsung durch Anlage als Hypotheken in den öden und ungesunden Mietskasernenwohnungen der Großstädte erhielten" (S. 81).

Von der privaten Industrie in Westfalen wurden bis 1912 (ausschließlich der Gelsenkirchener Gesellschaft) 15 590 Häuser errichtet, von denen auf das Kleinhaus 8186, auf das Mehrwohnungshaus 7404 entfallen.[2]) Der Durchschnitt ergibt 3,3 Wohnungen auf jedes Haus. Das Überwiegen des Kleinhauses ist dem Bericht zufolge darauf zurückzuführen, daß die Großindustrie bei ihren Wohnungsbauten in den letzten Jahren

[1]) Aus dem gleichen Umstand erklärt sich der scheinbare Rückgang der durchschnittlich auf 1 ha bebaute Fläche berechneten Bevölkerungsdichte.

[2]) Berichte über die X. Mitgliederversammlung des Westfälischen Vereins zur Förderung des Kleinwohnungswesens, Münster, (Bredt) 1911, 201 Seiten 8°.

[1]) Zehn Jahre planmäßiger Förderung des Kleinwohnungswesens in Westfalen. Rückblicke und Ausblicke anläßlich des zehnjährigen Bestehens des Westfälischen Vereins zur Förderung des Kleinwohnungswesens 1902 bis 1912; zugleich X. Geschäftsbericht. Münster (Bredt), V und 352 Seiten gr.-8°.

[2]) Die von der Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft errichteten 1388 Häuser sind in der obigen Ziffer nicht enthalten, da seitens der Gesellschaft nur die Gesamtzahl der Häuser mitgeteilt wurde. „Es ist dies aus dem Grunde zu bedauern, weil gerade von dieser Gesellschaft umfangreiche Kleinhaussiedelungen errichtet sind;" a. a. O. S. 149.

erfreulicherweise das Einfamilienhaus vorzugsweise anwendet (a. a. O. S. 149). Die Beteiligung der Gemeinden an baufördernden Maßnahmen ist in Westfalen eine bedeutende. Darlehensbürgschaften wurden von 282 westfälischen Gemeinden im Gesamtbetrage von 26 Millionen Mk. übernommen.

Der bautechnische Teil des Berichtes, von dem Vereinsarchitekten Sonnen bearbeitet und mit 67 Abbildungen ausgestattet, behandelt die bautechnisch-künstlerische Seite des Kleinwohnungsbaues. Für die Bodenaufteilung, die Anlage und die Stellung der Wohngebäude, die Grundrißgestaltung wird seitens des Bearbeiters ein lehrreiches Material geboten. Mit besonderer Freude wird man die Wiedergabe älterer Straßenbilder aus westfälischen Städten betrachten und hierbei gerne feststellen, daß unsere neuere Bautätigkeit neben manchen verfehlten Ausführungen, doch in ihren jüngsten Anlagen wiederum vorbildliches geschaffen hat.

Der neue Bericht des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen umfaßt die Zeit von Anfang 1909 bis Mitte 1911 und erscheint, in äußerem Umfang wie dem Inhalte nach bedeutend erweitert, als stattlicher Doppelband.[1]) In dem einleitenden Abschnitt wird auf den Ausspruch eines früheren Angehörigen der Düsseldorfer Gemeindeverwaltung hingewiesen, daß „der Nachteil, den die Bevölkerung durch engeres Wohnen erleidet, nicht nur wettgemacht, sondern sogar überkompensiert wird durch die sterblichkeitsmildernden Einflüsse der öffentlichen Hygiene". Der Bericht weist diese Auffassung mit Entschiedenheit zurück: Unseres Erachtens können vielmehr die gesundheitlichen Nachteile der dreifachen Zusammendrängung der Menschenmassen in großen Orten — enge Siedelungs- und Bauweise, Mehrfamilienhäuser, Überfüllung der einzelnen Wohnungen und Zimmer — durch nichts völlig wettgemacht oder gar „überkompensiert" werden (S. 8). In der Wohnungsherstellung ergibt sich während der Berichtszeit ein weiteres Vordringen des Mehrwohnungshauses unter langsamer Verdrängung des kleinen Bürgerhauses. Wo (wie z. B. in Düsseldorf) die Durchschnittszahl der auf ein Haus entfallenden Wohnungen zurückgegangen ist, dürfte dieser Rückgang auf die Zunahme der herrschaftlichen Häuser, die jeweils nur eine kleine Zahl von Wohnungen enthalten, zurückzuführen sein.

Die Ausbreitung der Hypothekar-Lebensversicherung hat sich der Verein in gesteigertem Umfang angelegen sein lassen. Aus dem Bericht S. 105 fg. geht hervor, daß hier noch große Schwierigkeiten persönlicher und sachlicher Art zu überwinden sind. Manche der Versicherungsgesellschaften scheinen die Hypothekar-Lebensversicherung nur als „eine Art von sozialem Aushängeschild" zu betrachten. Aber auch gegenüber manchen Bauvereinigungen hat der Bericht über einen Mangel an Entgegenkommen und Verständnis zu klagen. Trotz aller Hindernisse ist es indes gelungen bis Mai 1912 173 Versicherungen im Gesamtbetrage von 863000 Mk. abzuschließen.

Der Anhang des Berichtes bringt auf S. 130 fg. einen inhaltsreichen und lesenswerten Aufsatz über Wohnungswesen und Wohnungsaufsicht von Regierungs- und Baurat Wever, Königlichem Wohnungsinspektor des Regierungsbezirkes Düsseldorf. Die Preise der Wohnungen können nicht mehr den Voraussetzungen des (einen zweiseitigen freien Wettbewerb fordernden) Gesetzes von Angebot und Nachfrage folgen, da ein Hinuntergehen der Wohnungsmiete die Unmöglichkeit der Aufbringung der Hypothekenzinsen im Gefolge hat. Nur die Zwangstilgung der Hypotheken

[1]) Jahresbericht des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen für 1909 und 1910; Düsseldorf (Bagel) 1911, 311 S. gr.-8°.

könnte dahin wirken, daß die Miethöhe einer wirtschaftsgemäßen Preisbildung entspräche. Zahlreiche Angaben aus der Praxis erläutern die Vorschläge des Verfassers, die durchgängig von dem Bestreben getragen sind, eine gesunde, naturgemäße Entwicklung der Wohnungsproduktion zu begünstigen und schädliche Belastungen zu vermeiden. Die gute Wirkung der von einzelnen rheinischen Gemeinden befolgten Bodenpolitik wird hervorgehoben. Bei der Erörterung der Beziehungen zwischen Raumgröße und Zimmerhöhe weist Verfasser darauf hin, daß lange Zeit mehr Wert gelegt worden ist auf größtmögliche Höhe der Räume, während die Grundflächenausdehnung immer mehr eingeschränkt wurde. Die Verteilung des Rauminhalts auf größere Grundfläche und geringere Zimmerhöhe verdient den Vorzug.

Der zweite Teil des Berichts ist der technisch-künstlerischen Frage gewidmet und von dem Leiter der bautechnischen Abteilung des Vereins Dr.-Ing. Rud. Hecker verfaßt. In fesselnder Form geschrieben, belehrend aber nie ermüdend, behandelt die Darlegung die allgemeinen Grundlagen des Bauens vom künstlerischen und wirtschaftlichen Standpunkt. Über die Frage Kleinhaus und Großhaus bemerkt Verfasser:

Aus den Kämpfen gegen die Bauordnung betreffs Zulassung des vierten Geschosses, Ausnutzung des Dachgeschosses, gegen die offene Bauweise, die an manchen Orten stattfinden, möchte man den Schluß ziehen, daß die Mietskaserne ihren Siegeszug weiter fortsetzt. Tatsächlich gewinnt man jedoch in der Praxis ganz allgemein den Eindruck, daß nicht nur bei den Bauvereinen, sondern auch bei Erwerbsgesellschaften und bei Privaten die Vorliebe für den Bau kleinerer Häuser an Boden gewinnt. Es mögen dabei die gewährten baupolizeilichen Erleichterungen, die erleichterte Hypothekenbeschaffung usw. für den Kleinhausbau eine wichtige Rolle spielen. Nur mit Vorsicht wird man zweite Hypotheken für große Bauten geben. Anders steht es beim Kleinhaus, zumal hier infolge des Interesses des Besitzers die Amortisation rascher vor sich geht. Man wird allerdings kaum erwarten dürfen, daß Häuser kleinsten Typs zur herrschenden Hausform werden. Aber der Typ des kleinen und mittleren Bürgerhauses wird dem Kasernentyp wirkungsvoll Konkurrenz bereiten. Und das wäre ja bereits ein bedeutender Fortschritt. (S. 181).

Die Tätigkeit der Bauberatungsstelle wird durch zahlreiche Abbildungen von Beispielen und Gegenbeispielen veranschaulicht. Verfasser bespricht in kritischer Weise die Anwendung fehlerhafter Konstruktionen und wendet sich mit treffenden Worten gegen das Aufsetzen von Motiven, „die nur in der Zeichnung wirken", für die praktische Ausführung aber durchaus ungeeignet sind. Die Zeichnung überladener Fassaden bedeutet in der Tat häufig nur eine Spekulation auf den schlechten Geschmack des Bauherrn oder Käufers. Die anregenden Darlegungen Heckers schließen mit der Zusammenfassung: „alle Bestrebungen zur Hebung der Bauweise in künstlerischer Hinsicht müssen begleitet sein von Maßnahmen auf dem Gebiete der Wirtschaft und der Verwaltung".

Der Evangelisch-Soziale Kongreß hat auf seiner Tagung 1912 die Wohnungsfrage in den Städten behandelt und die von den Referenten Rudolf Eberstadt und Robert Schmidt gehaltenen Vorträge in dem Verhandlungsbericht herausgegeben.[1]) Der Vortrag des Beigeordneten Robert Schmidt-Essen gibt eine für weitere Kreise erwünschte, gehaltvolle Darstellung der städtischen Bodenpolitik, an

[1]) Die Verhandlungen des dreiundzwanzigsten Evangelisch-Sozialen Kongresses abgehalten in Essen am 28.—30. Mai 1912, Göttingen (Vandenhoeck & Ruprecht) 1912.

deren trefflicher Ausgestaltung in Essen Schmidt selber in führender Stellung beteiligt war.

In einer Denkschrift berichtet der Oberbürgermeister der Stadt Aachen über die örtliche Bau- und Bodenpolitik und berührt hierbei mehrfach Gesichtspunkte von allgemeiner Tragweite.[1]) Die Baupolizei ist in Aachen seit dem Jahre 1894 dem Oberbürgermeister übertragen; sie wird von ihm kraft staatlichen Auftrags ausgeübt und unterliegt nicht der Beschlußfassung der Stadtverordnetenversammlung. Als ein Fehler der Bauordnung von 1900 wird bezeichnet, daß sie in schematischer Weise die bauliche Ausnutzung schlechthin nach abgegrenzten Bezirken regelt, ohne zu berücksichtigen, daß innerhalb jedes Bezirks sich die Anforderungen an die Straßenanlagen und demgemäß an die Abstufung baupolizeilicher Vorschriften durchdringen. Mit Bezug auf die Durchführung des Bebauungsplanes wird auf S. 16 eine Reihe von Angaben über die Straßenbaukosten mitgeteilt.

Die Stadt hat in erheblichem Umfang Grundbesitz erworben und das stadteigene Gelände neuerdings durch Ankäufe vermehrt. Nach Abrechnung des Stadtwaldes beträgt der städtische Grundbesitz 497 ha oder 12,95 % des Stadtbezirks. In einem Schlußabschnitt wird die Belastung des Grundbesitzes erörtert und das für die Klein- und Mittelwohnung günstige Ergebnis der Einführung der Steuer nach dem gemeinen Wert verzeichnet. Eine besondere Beachtung verdient der Anhang, der in 12 Leitsätzen die für eine Umgestaltung der Aachener Bauordnung empfohlenen Grundsätze wiedergibt.

Die Bodenpolitik der Stadt Danzig wird von Otto Münsterberg geschildert, der die Entwicklung des Stadtwesens durch eine lange Reihe von Jahren als Angehöriger der Stadtvertretung miterlebt hat.[2]) Die Darlegung kennzeichnet die neuere Geschichte der Stadt, deren Gesamtfläche von 589 ha im Jahre 1814 bis zur Gegenwart auf 3667 ha anwuchs. Die Fürsorge für den Handels- und Schiffahrtsverkehr und die Eingemeindungspolitik hatten zur Folge, daß die Stadt den Erwerb eigenen Grundbesitzes in großem Umfang betrieb. Die Schilderung dieser städtischen Unternehmungen bildet den Hauptinhalt der Münsterbergschen Schrift, die einen bemerkenswerten Beitrag für die Durchführung neuzeitlicher Bodenpolitik liefert.

Die sozialpolitisch regsame Verwaltung der Stadt Schöneberg veröffentlicht ein Sonderheft über die Einrichtungen der Jugendfürsorge[3]). In dem I. Teil der Schrift berichtet der Leiter der städtischen Deputation für Wohlfahrtspflege, Stadtrat Dr. Rabnow, über die der Jugend zugute kommenden städtischen Maßnahmen; sie beginnen mit der städtischen Säuglingsfürsorgestelle und der Einsetzung einer Berufsvormundschaft und finden ihre Fortsetzung in den Fürsorgemaßnahmen, die der schulpflichtigen Jugend gelten, wie die Pflege von Freispielen, Schülerwanderungen und die Begründung von Ferienkolonien und Erholungsheimen. Die von der Stadt geschaffenen Anlagen werden in einer Reihe von Abbildungen gezeigt. Maßnahmen der Fürsorge für die der Schule entwachsenen Jugendlichen befinden sich in Vorbereitung.

In einem Anhang behandelt Dr. Kuczynski die für unser Wohnungswesen wie für unsere nationale Gesamtentwicklung gleich bedeutsame Frage der Säuglingssterblichkeit. In der Stadt Schöneberg ist die Säuglingssterblichkeit von 1888 bis 1910 außerordentlich stark gesunken, nämlich von 26,29 % auf 11,63 % (auf 100 Lebendgeborene des gleichen Jahres berechnet). Kuczynski wirft nun die Frage auf, welche Ursachen für diese Entwicklung wirksam gewesen sind. An erster Stelle ist der Rückgang der Geburtenziffer zu beachten, der während des obenerwähnten Abschnitts besonders groß gewesen ist. Die Geburtenziffer sank in Schöneberg während der Jahre 1886 bis 1910 von 36,25 ‰ auf 16,37 ‰; auffallend rasch war der Rückgang seit dem Jahre 1906, das immer noch eine Ziffer von 22,81 ‰ aufzuweisen hatte.

Als zweiter Faktor für die Besserung der Säuglingssterblichkeit ist indes zweifellos die Errichtung der städtischen Säuglingsfürsorgestelle zu bezeichnen. Die Sterblichkeitsziffer der Pfleglinge der Fürsorgestelle war außerordentlich günstig.

Im Anschluß an die Schöneberger Verhältnisse untersucht Kuczynski die allgemeinen Ergebnisse der Säuglingssterblichkeit in den deutschen Großstädten während des ungewöhnlich heißen Sommers des Jahres 1911. „Für die Gesamtheit der deutschen Großstädte war also die Säuglingssterblichkeit in der vierzehntägigen Periode vom 6. bis 19. August dreimal so hoch wie in der vierzehntägigen Periode vom 2. bis 15. Juli. Wäre die Säuglingssterblichkeit in den deutschen Großstädten im Juli und August 1911 die gleiche gewesen wie im Vorjahr, so wären hier etwa 9000 Kinder am Leben geblieben, die so der mörderischen Hitze zum Opfer fielen."

In ihrem Geschäftsbericht für 1910 behandelt die Kreiswohnungsinspektorin von Worms, Dr. Marie Kröhne, eine Reihe wichtiger Fragen für das Wohnungs- und Besiedelungswesen, insbesondere für das flache Land und die Kleinstädte.[1]) In dem Wormser Kreise haben seit dem Jahre 1910 die Klagen über den Mangel an Landarbeitern aufgehört. An der Eindämmung der Landflucht und der Bevölkerungszunahme der meisten Landgemeinden im Wormser Kreise dürften die sozialen Fürsorgemaßnahmen für das Land zweifellos einen Anteil haben. Die Wohnungsfürsorge ist eine der wichtigsten unter den Bestrebungen, die gegen die Landflucht und auf Erhaltung eines bodenständigen Arbeiterstandes gerichtet sind (S. 12). „Wo Landerwerb und Landpacht für den Minderbemittelten leicht gemacht wird, denkt man nicht an Landflucht" (S. 45).

Über die Handhabung der Wohnungsaufsicht bringt der Bericht reichhaltige Angaben; namentlich werden für die Ausübung der Aufsicht und für die Wohnungspflege wertvolle Anleitungen gegeben. Bezüglich der Bauweise bemerkt Verfasserin, daß im Kreise Worms dem freistehenden Einfamilienhaus — gegenüber dem Zwillingshaus und dem Reihenhaus — der Vorzug gegeben wird. Für größere Hausformen als Zweifamilienhäuser ist gar kein Bedürfnis vorhanden (S. 48). —

In dem letzten Jahresbericht des Hessischen Ernst-Ludwig-Vereins gibt Landeswohnungsinspektor Gretzschel einen Überblick über die Tätigkeit des Vereins, der in der achtjährigen Zeit seines Bestehens auf dem Gebiet des Wohnungswesens vielfach Vorbildliches geleistet hat.[2]) Der Bericht enthält den Abdruck zweier auf der Hauptversammlung gehaltenen Vorträge: Eberstadt, „Die Ausgestaltung der Bebauungspläne in großen und kleinen Gemeinden mit besonderer Berücksichtigung hessischer Verhältnisse"; Regierungsrat Pistor, „Säuglingsfürsorge und Wohnungsfrage". Mein Vortrag geht aus von der Bevölkerungsverteilung, der Bevölkerungszunahme und der Entwicklung der Einkommensverhältnisse im Großherzogtum Hessen und behandelt im Anschluß an die hierdurch gegebenen Grundlagen die Fragen der Bodenerschließung und der Besiedelung. Der Pistorsche Vortrag stellt fest, daß die Art des Wohnens einen außerordentlichen Einfluß auf die Gefährdung der Kinder im ersten Lebensjahre hat. Der Vortragende tritt der öfter vorgebrachten Annahme entgegen, daß die Säuglingssterblichkeit eine Auslese der schwächsten Kinder bewirke und somit die Erhaltung eines gesunden Menschenschlags

---

[1]) Die Bau- und Bodenpolitik der Stadt Aachen. Denkschrift des Oberbürgermeisters der Stadt Aachen an die Stadtverordnetenversammlung. Aachen 1911. 72 S. 4°.

[2]) Otto Münsterberg, Die Bodenpolitik Danzigs. Danzig (Kafemann) 1911. 61 S. 8°.

[3]) Jugendfürsorge in Schöneberg mit einem Anhang: Säuglingssterblichkeit in Schöneberg, herausgegeben von der Städtischen Deputation für Wohlfahrtspflege, Schöneberg 1911. 39 S. gr.-8°.

[1]) Dr. Marie Kröhne, Jahresbericht der Kreiswohnungsinspektorin für die Landgemeinden des Kreises Worms für 1910. Worms. 80 S. 8°.

[2]) Ernst-Ludwig-Verein, Hessischer Zentralverein für Errichtung billiger Wohnungen. Bericht über die 9. Hauptversammlung, Darmstadt 1911. 32 S. 8°.

fördere. Der größte Schaden allerdings, den das Volk an seinen jüngsten Gliedern erfährt, ist nicht die Säuglingssterblichkeit, sondern die Säuglingsschwächung. Pistor befürwortet Maßnahmen der Säuglingsfürsorge, die mit den Bestrebungen der Wohnungsbesserung Hand in Hand gehen muß.

IV.

Die Stadt Düsseldorf veröffentlicht mit nachahmenswerter Pünktlichkeit das Ergebnis der Grundstücksaufnahme vom 1. Dezember 1910, die zu einer Darstellung der Entwicklung der Grundbesitz- und Wohnverhältnisse in Düsseldorf seit 1903 erweitert wurde.[1]) Der Bearbeiter der Statistik, Beigeordneter Dr. Otto Most, hat dem Tabellenwerk eine eingehende textliche Erläuterung voraufgeschickt. Für die Kleinwohnung, d. i. die Wohnung mit ein bis drei Wohnräumen, besteht dauernd die größte Nachfrage. Im Durchschnitt des Zeitabschnitts 1903 bis 1910 entfielen von der Gesamtwohnungsherstellung indes nur 53,4 % auf die Kleinwohnung, im Jahre 1910 allein sogar nur 49,5 %. „Diese Ziffer entspricht nicht dem Anteil, den noch die Wohnungszählung von 1905 den Kleinwohnungen am Gesamtbestande einräumen konnte und läßt die mannigfachen Klagen über die Lücken des Kleinwohnungsbaues begreiflich erscheinen." Was die Größenklassen im einzelnen anlangt, so ist die Herstellung der Einzimmerwohnung heute unter Einwirkung der baupolizeilichen Vorschriften völlig bedeutungslos geworden; es wurden 1908 bis 1910 nur noch vier solche Wohnungen gebaut. Der Anteil der zweiräumigen Wohnung ist zurückgegangen, während die dreiräumige Wohnung als stärkste Klasse unter den Kleinwohnungen erscheint. Das Vordringen der Stockwerkshäufung ergibt sich aus beifolgender Tabelle:

| Wohngebäude mit Geschossen | 1878 v. H. | 1893 v. H. | 1901 v. H. | 1910 v. H. |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 24 | 14 | 9 | 6 |
| 2 | 30 | 22 | 15 | 16 |
| 3 | 44 | 52 | 51 | 49 |
| 4 und mehr | 2 | 12 | 25 | 29 |
| überhaupt | 100 | 100 | 100 | 100 |

Die Tabelle zeigt, daß die Einführung der Stockwerkshäufung auch in Düsseldorf im vollen Gegensatz zu aller Überlieferung steht und daß es sich um eine neue, durch bestimmte Einrichtungen herbeigeführte Bauform handelt. Noch im Jahre 1878 ist das Gebäude mit vier und mehr Geschossen so gut wie unbekannt. Im Jahre 1893 beträgt sein Anteil bereits 12 v. H., 12 Jahre später 25 v. H. Hinsichtlich der Hausform zeigt es sich, daß das Einfamilienhaus, wenn auch im Rückgange befindlich, noch immer einen erheblichen Teil der Gebäude umfaßt, nämlich 20,2 %.[2]) Als stärkste Gruppe tritt heute das Mehrwohnungshaus — Gebäude mit 5 bis 8 Wohnungen — mit 26,2 % der Gebäude hervor. Wesentlich stärker kennzeichnet sich die Bedeutung der Mehrwohnungshäuser indes, wenn wir die Zahl der in den Mehrwohnungshäusern enthaltenen Wohnungen einstellen. In Groß-Düsseldorf wurden im Jahre 1910 bei einer Gesamtzahl von 80015 Wohnungen in der Hausgruppe von 5 bis 8 Wohnungen 34948, in der Gruppe von 9 bis 30 Wohnungen 20516 Wohnungen, insgesamt also für die größeren Hausformen 55465 Wohnungen oder rund 70 % des Gesamtbestandes gezählt. Gegenüber der überlieferten Wohnweise vollzieht sich eine vollständige Umwandlung.

Hinsichtlich des Verhältnisses von Miete und Einkommen ergibt es sich auch für Düsseldorf, daß der Aufwand für Miete verhältnismäßig um so größer wird, je kleiner das Einkommen ist. In den Mieten selbst ist für das Jahrfünft von 1905 bis 1910 eine beträchtliche Steigerung der Durchschnittspreise zu verzeichnen. „Auffallend ist, daß bei den für das Jahr 1910 festgestellten Zahlen der Durchschnittspreis für Wohnungen im III. Obergeschoß größer ist, als für solche im II. Obergeschoß, außerdem hat diese Art von Wohnungen die größte Preissteigerung erfahren (S. 91)." Die Wohndichtigkeit in Düsseldorf ist für deutsche Verhältnisse als eine günstige zu bezeichnen; sie beträgt durchschnittlich 1,32 Bewohner für den Raum. Der Vergleich der Ziffern für 1905 und 1910 gibt Dr. Most Anlaß zu folgenden Ausführungen:

Verschiedentlich ist sowohl in der Durchschnittsziffer pro Haushaltung als auch pro Wohnraum ein kleiner Rückgang zu beobachten, was einer geringen Besserung in der Wohndichtigkeit gleichkommt, aber — weil wahrscheinlich im Zusammenhang mit dem auch in Düsseldorf stark um sich greifenden Geburtenrückgang — doch nicht mit reiner Freude begrüßt werden kann (S. 95).

Daß der Rückgang der Wohndichte mit dem Rückgang der Geburtenziffer zusammenhängt, ist eine Tatsache, die jedem Statistiker bekannt und geläufig sein müßte. Gleichwohl hat sich Dr. Most durch die ausdrückliche Feststellung der Zusammenhänge ein Verdienst erworben, um so mehr, als von anderer Seite (Professor Pohle-Frankfurt a. M.) der Rückgang des Durchschnittes der Wohndichte in Berlin als ein Symptom günstiger Entwicklung bezeichnet worden ist. Wenn in Berlin, wie wir zuvor gesehen haben, in einem Jahrfünft die unterste Altersklasse um 11 ‰ zurückgeht, wenn in Berlin-Schöneberg die Geburtenziffer von 1886 bis 1910 von 36 auf 16 ‰ sinkt, so ist ein Rückgang der Hausstandsziffer die notwendige Folge, ohne daß hierdurch die Mißstände in der Wohnweise geändert werden. — Ein Abschnitt über die Wohnungsfürsorge der Stadt Düsseldorf — die sich auf den Grundbesitzerwerb, die Bautätigkeit, die Handhabung von Bebauungsplan und Bauordnung, die Bauförderung und die Wohnungsaufsicht erstreckt — sowie eine Schilderung der privaten Wohnungsfürsorge bilden den Abschluß der inhaltreichen Mostschen Arbeit.

Das Statistische Amt der Stadt Düsseldorf gibt ein kleines Taschenbuch heraus, das die Hauptziffern der Reichs-, Staats- und Stadt-Statistik enthält.[1]) Die Zusammenstellung umfaßt die wichtigsten Zahlen unserer politischen, gewerblichen und wirtschaftlichen Entwicklung. Erwähnt seien: Volkszählung, Wohnungszählungen, Bautätigkeit, Wohnungsmarkt, Handel, Verkehr, städtischer und staatlicher Haushalt, Arbeitsmarkt, Heerwesen u. a. m. Mit seinem reichen, übersichtlich geordneten Inhalt und dem handlichen bequemen Format bietet das kleine Taschenbuch ein vielseitig verwendbares Hilfsmittel für den täglichen und wissenschaftlichen Gebrauch.

Die jährliche Mietestatistik der Stadt Hamburg ergibt für 1911, daß die Zahl der leerstehenden Wohnungen gegen das Vorjahr um 11 % zugenommen hat, wobei die verhältnismäßig größte Zunahme auf die

[1]) Mitteilungen zur Statistik der Stadt Düsseldorf. Im Auftrage des Oberbürgermeisters herausgegeben durch das Statistische Amt der Stadt Düsseldorf. No. 8. Die Grundbesitz- und Wohnungsverhältnisse in Düsseldorf und ihre Entwicklung seit 1903. Bearbeitet vom Beigeordneten Dr. Otto Most. Düsseldorf 1912. 154 S. 4°.

[2]) Düsseldorf ohne die seit 1908 eingemeindeten Vororte.

[1]) Taschenbuch des Statistischen Amtes der Stadt Düsseldorf, Hauptziffern aus der Reichs-, Staats- und Stadt-Statistik, 4. Auflage, Düsseldorf (Voss) 1912, IV und 126 Seiten.

Mietgruppe von 201 bis 300 Mk. entfällt. Gleichwohl sind 9,6 % aller Wohnungen in der Miete gesteigert worden, während nur 4,2 % der Wohnungen in der Miete ermäßigt wurden (Bericht für 1911 S. 5).

Dem Statistischen Jahrbuch der Stadt Dresden entnehmen wir eine Tabelle, die die Veränderungen in dem Bestand der leerstehenden Wohnungen für den Zeitraum 1905 bis 1910 mitteilt:[1])

Die leerstehenden Wohnungen in Prozenten der vorhandenen Wohnungen

| 1905 | 1906 | 1907 Mai | 1907 Oktbr. | 1908 | 1909 | 1910 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 6,82 | 5,79 | 4,57 | 3,80 | 2,57 | 1,92 | 1,07 % |

Der Rückgang des Jahrfünfts ist ungemein stark. Der Verlauf der Kurve für Dresden zeigt ferner, daß Wohnungsmarkt und Wohnungsherstellung in den deutschen Großstädten sich während des gleichen Zeitabschnitts in verschiedener Weise und unabhängig voneinander entwickeln. Bei Unterscheidung der Größenklassen verteilen sich die leerstehenden Wohnungen des Jahres 1910 in folgender Weise:

| Wohnräume | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 u. mehr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| % | 2,15 | 1,85 | 0,66 | 0,58 | 1,07 | 1,89 | 2,34 | 3,35 | 3,66 | 3,05 | 2,80 |

Den geringsten Stand an Leerwohnungen hat die Klasse von 2, 3 und 4 Räumen aufzuweisen, während bei der großen Wohnung von 7 Räumen aufwärts größere Bestände vorhanden sind.

Eine neuere Veröffentlichung des Posener Statistischen Amtes, die die Wohnverhältnisse untersucht, bringt eine Reihe bemerkenswerter Ergebnisse.[2]) Infolge der Eingemeindung von Vororten und der Niederlegung der Festungswälle wurden für die Stadterweiterung große Geländeflächen zur Verfügung gestellt. Die Geländezufuhr brachte indes namentlich für die Kleinwohnung eine Vermehrung der großen Hausformen und ein Vordringen des Massenmietshauses. Die Behausungsziffer hat im Jahre 1905 49, im Jahre 1910 bereits 51,8 betragen; sie wird heute nur noch von Berlin und Breslau übertroffen. Auch in Posen ergibt es sich, daß die ungünstige Entwicklung des Wohnungswesens sich in den Neubaubezirken, auf reichlichem und ursprünglich billigem Gelände vollzieht.

Als eine bedeutsame Neuerung der von Dr. Franke bearbeiteten Statistik ist der Versuch zu betrachten, die Belegung der zum Schlafen benutzten Räume zu ermitteln. Die Ergebnisse der Untersuchung sind recht ungünstig. Wiederum sind es die Neubaubezirke, die die stärkste Überfüllung aufweisen. Nicht die Altstadt und die alte eingezwängte Festungsstadt zeigen die schlimmsten Verhältnisse. Die weiten, billigen, künstlich hochgetriebenen Geländeflächen der Außenbezirke bringen die Mietskaserne, die Mietssteigerung, die schlechten Haus- und Besitzformen und die Verschlechterung der Wohnweise. Das herrschende System des Städtebaues, nicht etwa der einzelne Hausbesitzer, trägt Schuld an dieser ungünstigen Entwicklung.

[1]) Statistisches Jahrbuch der Stadt Dresden für 1910, 12. Jahrgang. Herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Dresden (von Zahn & Jaensch 1912, XII und 290 S. 8°.

[2]) Dr. Bernhard Franke, die Wohnungsverhältnisse in Posen Ende 1910. Beiträge zur Statistik der Residenzstadt Posen No. 2, Posen 1912, 35 S. gr. 4°; vgl. hierzu die Besprechung Preuß. Jahrbücher Bd. 149, H. 2, S. 257 ff.

In der von Dr. Ernst Cahn verfaßten Schrift über die Wohnungsnot in Frankfurt a/M. werden mehrfach Anschauungen ausgesprochen, die allgemeine Zustimmung finden dürften.[1]) Die Erörterungen über das übermäßige Ansteigen des Bodenpreises, über die Handhabung des Bebauungsplanes und einzelner Teile der Bauordnung werden schwerlich auf Widerspruch stoßen. Anderen Teilen der Schrift wird man dagegen wesentliche Einwendungen entgegenstellen müssen. Dr. Cahn ist der Meinung, daß der „kleine Unternehmer" ungeeignet sei für die Produktion von Kleinwohnungen; eine Annahme, der man nicht oder nicht allgemein beitreten wird. Mit zutreffenden Gründen ist die entgegengesetzte Auffassung von Dr. Schiele und insbesondere von Dr. Mewes, Januarbericht S. 6ff., vertreten worden. Auch liegt in den Ländern, die eine zureichende und regelmäßig verlaufende Kleinwohnungsproduktion haben, der Kleinwohnungsbau zu einem erheblichen Teil in den Händen von kleinen Unternehmern. Wenn vollends Dr. Cahn a. a. O. S. 23 das Erlahmen der Bautätigkeit in Frankfurt a/M. darauf zurückführt, daß in der äußeren Zone der Außenstadt, wo Fuchs und Hase einander gut Nacht sagen, für ein Kleinhaus von zwei Geschossen, enthaltend zwei Wohnungen von je 3 Zimmern und Küche, die Baukosten 25200 Mk. betragen und daß zu einem solchen Häuschen von 120 qm bebauter Fläche „im Minimum" 600 qm Grundstücksfläche gehören (also 4/5 Freifläche), so ist dies des Guten wohl zuviel. Einer Widerlegung sind diese Behauptungen kaum bedürftig, um so weniger, als in der gleichen Schrift S. 43 in dem an die Cahnsche Darlegung anschließenden Referat von Prigge die Baukosten für ein Zweifamilienhaus in dem Nachbarorte Sprendlingen, enthaltend zwei Wohnungen von drei Zimmern, Wohnküche und Bad, bei 81 qm bebauter Fläche auf 9000 Mk. angegeben werden.

Bezüglich der Beteiligung des Großkapitals in der Bodenerschließung vgl. meine Ausführungen in dem Bericht über die Verhandlungen des 23. Evangelisch-Sozialen Kongresses, 1912. S. 139ff.

Die von der Ortskrankenkasse der Kaufleute in Berlin jährlich herausgegebene und von Albert Kohn bearbeitete Wohnungsuntersuchung[2]) verzeichnet bei einzelnen Mißständen eine Besserung, so in dem Zusammenwohnen der Kranken, in dem Bewohnen feuchter und unbelichteter Räume. Bei anderen Übelständen zeigt die Entwicklung gegenüber den Vorjahren einen Stillstand oder selbst einen Rückschritt, so bei der Raumgröße der Wohnungen (S. 9), den Abortverhältnissen (S. 29) und dem Mangel einer eigenen Bettstelle (S. 39). Die Verschlechterung in der Größe der Wohn- und Aufenthaltsräume dürfte, was doppelt bedauerlich erscheint, mit der Neubautätigkeit zusammenhängen und zurückzuführen sein auf den Umstand, daß die Räume der Kleinwohnungen in den neuen Straßenzügen immer kleiner werden (S. 10). Die Zahl der im vierten Stock wohnenden Kranken ist immer noch in der Zunahme begriffen (S. 14). Wenn sich einzelne Mißstände abgeschwächt haben, so ist

[1]) Dr. Ernst Cahn, Die Wohnungsnot in Frankfurt a/M., ihre Ursachen und ihre Abhilfe, herausgegeben vom Institut für Gemeinwohl, dem Sozialen Museum, dem Verein zur Förderung des Arbeiterwohnungswesens und verwandte Bestrebungen und dem deutschen Verein für Wohnungsreform, Frankfurt a/M. (Soziales Museum), 1912. 46 S. gr.-4°.

[2]) Unsere Wohnungsenquete im Jahre 1911. Im Auftrage des Vorstandes der Ortskrankenkasse für den Gewerbebetrieb der Kaufleute, Handelsleute und Apotheker, bearbeitet von Albert Kohn, Berlin (Ortskrankenkasse) 1912. 44 S. und 12 Abb. 4°.

doch nichts gebessert, was mit den unabstellbaren Mängeln des Haustypus und der Wohnweise des Massenmietshauses zusammenhängt.

V.

Die Kleingartenbestrebungen in Stadt und Land, ein Gebiet von großer städtebaulicher und wohnungspolitischer Bedeutung, werden auf Anregung der Zentralstelle für Volkswohlfahrt in einer neuen Untersuchung behandelt.[1]) Der Bearbeiter des Berichts, Prof. J. Kaup, bietet ein überraschend umfangreiches Material, das erstmalig eine vollständige Übersicht des Gegenstandes ermöglicht. In der einleitenden Darlegung geht Kaup von dem neuzeitlichen städtischen Wachstum aus und zieht hierbei bemerkenswerte Vergleiche mit dem Ausland. Die Schichtung der Bevölkerung, die Haustypen und die Wohnweise werden unter Mitteilung zahlreicher Angaben über Hausgärten, Gartenbenutzung und Gartenflächen geschildert. „Überblicken wir das Ergebnis aller dieser Angaben, so ist für die Großstädte ein Mangel an Hausgärten eingetreten, der ein abschreckendes Dokument für die Verringerung des Lebensraumes der Familien darstellt." In Ergänzung dieser Ausführungen sei auf die oben Januarheft S. 2 wiedergegebene Erörterung von Vogts-Mainz über Gärten und Freiflächen in der älteren Zeit und meine daran anschließenden Bemerkungen verwiesen. Die Surrogatkunst des neueren Städtebaues wird von Kaup a. a. O. S. 39ff. richtig gekennzeichnet. — In den folgenden Abschnitten erörtert Verfasser die Anlegung von Gärten, die nicht in Verbindung mit den Wohnungen stehen, wobei eine Reihe von verschiedenen Formen — Einzelgärten, Pachtgärten, Laubenkolonien, Schrebergärten — besprochen wird. Die gemeinnützige Tätigkeit in der Kleingartenfürsorge wird in einem besonderen Abschnitt von Dr. Altenrath, die Gartenarbeit für Jugendliche von Dr. Michalke behandelt.

Eine dankenswerte Untersuchung veröffentlicht Dr. Friedr. Coenen in einer kleinen, vom Ansiedlungsverein Groß-Berlin herausgegebenen Schrift.[2]) Verfasser erörtert die Bedeutung der Laubenkolonien für die Großstadt und schildert in knappen Zügen und an der Hand des von ihm gesammelten Tatsachen-Materials die Verhältnisse, die sich in Groß-Berlin entwickelt haben. Gegenüber den Mißständen bringt Coenen eine Reihe beachtenswerter Reformvorschläge und befürwortet die Begründung einer auf gemeinnütziger Grundlage stehenden, aber durchaus den Charakter der Selbsthilfe wahrenden Organisation zur Förderung der Kleingartenbestrebungen.

Die Deutsche Gartenstadtgesellschaft bringt eine Veröffentlichung, die in bester Weise geeignet erscheint, der aufstrebenden Gartenstadtbewegung neue Freunde zu werben.[3]) In einem schmucken Band hat die Gesellschaft alles zusammengetragen, was über den Gartenstadtgedanken wissenswert ist und die Bedeutung unseres Siedlungswesens für weite Kreise klarzustellen vermag. Ein einleitender Abschnitt unterrichtet über die Geschichte und den Stand der Gartenstadtbewegung. Ausführlich werden alsdann unter Beigabe zahlreicher Abbildungen die deutschen Gartenstädte geschildert. Ein zweiter Abschnitt erörtert die neuen Siedlungsformen in ihren Beziehungen zu den verschiedenen Gebieten des öffentlichen und privaten Lebens. Eine Reihe hervorragender und berufener Fachleute hat sich zu dieser sozialpolitisch bedeutsamen Darlegung zusammengefunden.

[1]) Schriften der Zentralstelle für Volkswohlfahrt. Familiengärten und andere Kleingartenbestrebungen in ihrer Bedeutung für Stadt und Land, von Prof. Dr. J. Kaup, mit Beiträgen von Dr. J. Altenrath und Dr. O. Michalke, Berlin (Heymann) 1912, XXV und 302 S. 8°.

[2]) Fried. Coenen, Das Berliner Laubenkoloniewesen, seine Mängel und seine Reform, herausgegeben vom Ansiedlungsverein Groß-Berlin, Göttingen (Vandenhoeck & Ruprecht) 1911. 40 S. 8°.

[3]) Die deutsche Gartenstadtbewegung, Berlin-Schlachtensee (Gartenstadt-Gesellschaft) 1911. VI und 112 S. 8°.

Von der Gartenstadt Hellerau ist ein Sonderbericht erschienen, der die Geschichte und Entwicklung dieser neuen Siedlung behandelt.[1]) Die textlichen Erläuterungen geben Aufschlüsse über die Begründung und den Ausbau von Hellerau. Vortrefflich sind die der Schrift beigegebenen Abbildungen, deren Zahl 130 beträgt. Die Namen der Architekten, die in Hellerau tätig waren, sind zur Genüge bekannt und bedürfen hier nicht der Aufzählung. Die Gesellschaft hat in ihrem Bericht eine schlechthin vorbildliche Zusammenstellung neuerer Lösungen auf dem Gebiete des Kleinhausbaues geschaffen.

Für die Aufgaben der ländlichen Siedlung sei auf eine kleine Schrift hingewiesen, die zum 25. Jahrestage der Einsetzung der Königlichen Ansiedlungskommission für Westpreußen und Posen erschienen ist.[2]) Unter den Beiträgen ist namentlich eine Abhandlung von Baurat Paul Fischer, Landschaftsbild und Ansiedlung, zu erwähnen. Fischer behandelt die bautechnischen Grundlagen der Siedlung und des Bebauungsplanes, die Stellung der öffentlichen Gebäude und die einzelnen Hausformen in trefflicher Weise: eine Anzahl von Abbildungen aus der Bautätigkeit des Siedlungswerkes ist beigefügt.

Für die bautechnische und wirtschaftliche Behandlung des Wohnungswesens bietet eine Schrift von Baurat Adalbert Kelm wertvolle Angaben.[3]) Wir gebrauchen für unseren neuzeitlichen Kleinwohnungsbedarf sowohl die Mietwohnung wie den eigenen Hausbesitz. Verfasser befürwortet die Bauform des Individualhauses und behandelt eingehend die Frage der Baukosten, des Haustypus und der Bodenerschließung. Für die Praxis von Bedeutung sind vor allem die Berechnungen, die Kelm bei dem Vielwohnungshaus hinsichtlich derjenigen Ausgaben anstellt, die ich als „tote Aufwendungen" bezeichnen möchte. Hierher gehören die für die Zugänglichmachung der verschiedenen Wohnungen erforderlichen gemeinsamen Anlagen, wie Flure, Durchgänge, große Treppenhäuser (vgl. meine „Neuen Studien" S. 173); ferner das Erfordernis stärkerer Grundmauern, größerer Mauerstärken und Dachkonstruktionen. Durch die Unterscheidung der bautechnischen Einzelheiten gelangt Verfasser zu der Aufstellung des Gegensatzes zwischen „bebauter Fläche" und „nutzbarer Fläche". Für beide Größen werden nun Berechnungen angestellt; in einer Reihe lehrreicher Tabellen teilt Verfasser das Ergebnis mit, das für die Baupraxis zweifellos von erheblichem Wert ist. Das Kleinhaus ist bei geeigneter Ausführung als die wirtschaftlichere Bauform anzusehen.

Verfasser gibt weiterhin eine Reihe dankenswerter aus der Erfahrung geschöpfter Anregungen für den Kleinhausbau; erwähnt sei der von Kelm vorgeschlagene Verband für die Umfassungsmauern, der aus zwei hochkantig gestellten Außenschichten und einer flach gelegten Innenschicht

[1]) Gartenstadt Hellerau, ein Bericht über den Zweck, die Organisation, die Ansiedlungsbedingungen, die bisherigen Erfolge und die Ziele, Hellerau (Gartenstadt Verlag) 1911, 71 S. 4°.

[2]) 25 Jahre Ansiedlung. Zum 25. Jahrestage der Königl. Ansiedlungskommission für Westpreußen und Posen in Posen 1886—1911. Herausgeber Stadtbibliothekar Dr. Georg Minde-Pouet; Lissa (Eulitz) 1911. 56 S. 4°.

[3]) Adalbert Kelm, Beiträge zur Wohnungsreform unter besonderer Berücksichtigung des Kleinwohnungsbaues, Jena (Fischer) 1911. IV und 244 S. 8°.

unter Verbindung mittels eingelegter Anker besteht. Hinsichtlich der Bauordnung empfiehlt Verfasser einen neuen, für teures wie für billiges Gelände anzuwendenden Maßstab. Die baupolizeilich zulässige Ausnutzung soll nach der Anzahl der in einem Wohngebäude zu errichtenden Familienwohnungen bestimmt werden, so daß bei Gebäuden mit einer geringen Anzahl herrschaftlicher Wohnungen und auf teuerem Gelände weniger Freifläche, bei Gebäuden mit einer größeren Anzahl von Kleinwohnungen und auf billigem Gelände mehr Freifläche auszuweisen wäre. Die gehaltvolle Schrift kann der Aufmerksamkeit der Fachkreise angelegentlichst empfohlen werden.

Die Bedeutung des Bauordnungswesens für das flache Land wird von Dr. Ing. R. R. Hinz in einer mit zahlreichen Beispielen und Gegenbeispielen ausgestatteten Schrift besprochen.[1]) Es sind gesunde Anschauungen, die uns in dem Buch entgegentreten und von denen man nur wünschen kann, daß ihnen Berücksichtigung in der Verwaltungspraxis zuteil werden möge. Verfasser zeigt, wie selbst ein einziger Bau ein ganzes Landschaftsbild verderben kann. Hinsichtlich der baupolizeilich zulässigen Gebäudehöhe ergibt es sich, daß einzelne Bauordnungen das für dörfliche Verhältnisse ganz ungeeignete Maß von 18 und 16 m gestatten. Für Bauerndörfer ist die Vorschrift der Bauordnung für Stade — zwei Geschosse einschließlich Erdgeschoß — als nachahmenswert zu bezeichnen. (S. 63.) Für die Zweckwidrigkeit der Vorschrift, die Brandmauern eines Kleinhauses über Dach zu führen, werden überzeugende Beispiele gegeben (S. 70ff.). Verfasser verlangt eine gesonderte Behandlung der ländlichen und dörflichen Bauweise in den Bauordnungen, eine Forderung, in der zweifellos die wirtschaftlichen mit den kulturellen und aesthetischen Gesichtspunkten zusammenfallen.

Von den durch Prof. Jos. Brix und Prof. Felix Genzmer herausgegebenen „Städtebaulichen Vorträgen“ bringt der fünfte Band eine Reihe von acht Heften. An baukünstlerischen und architektonischen Fragen werden Das Haus im Stadtkörper von Felix Genzmer, Das Stadttor im Stadtbilde von Architekt Sickel, Stadt, Dorf und Landschaft von Regierungsbaumeister Langen, Siedlung und Landschaft von Gartenbaudirektor Lange behandelt. Baugeschichtlichen und wirtschaftstechnischen Inhalts sind die Beiträge von Prof. Koehne (Baugenossenschaften), Prof. Penck (Lage der deutschen Großstädte), Regierungsbaumeister Zeller (Auflassung von Festungswerken), Prof. Bormann (Geschlossene Platzanlagen).

## VI.

Fragen des Realkredits stehen neuerdings im Vordergrund der boden- und wohnungspolitischen Erörterungen. Es ist deshalb erwünscht, daß die verschiedenartigen, oft geradezu gegensätzlichen Aufgaben, die der Realkredit und die Bodenbelastung zu erfüllen haben, gesondert behandelt werden. In einer wirtschaftstechnischen Studie untersucht Regierungsrat Trosien die Voraussetzungen für die Bessergestaltung unseres Realkreditwesens auf dem Gebiete der Landwirtschaft.[3]) Die Verschuldung bei steigendem Bodenwert (Mehrwertverschuldung) zeigt sich heute in zunehmendem Umfang auch in der Landwirtschaft. In neuerer Zeit hat der Landwirtschaftsbetrieb immer mehr eine industrieähnliche Entwicklung angenommen, indem dem Boden fremde, außerhalb der Grundstücke gekaufte Stoffe von erheblichem Wert zugeführt und einverleibt werden. Zum Zweck der Zuführung von Produktivkapital empfiehlt Verfasser die Durchbrechung der Hypothekenprivilegien; hierbei wird auf die französische Einrichtung des „warrant agricole“ hingewiesen, der dem Landwirt durch Verpfändung seines Inventars und der Früchte die Beschaffung eines Betriebskredits ermöglicht. Nach dem Vorschlag des Verfassers sollen solche Forderungen, die aus der Lieferung künstlicher Düngemittel herrühren, (heute ein Jahresbetrag von rund 374 Millionen Mark) während einer befristeten Zeitdauer den Vorrang vor den haftenden Hypotheken erhalten. Die Anschauung, daß 1. die Zuführung von Produktivkapital eine Hauptaufgabe der Bodenkultur ist; 2. daß der Vorrang des Meliorationskapitals berechtigt und für die Hypothekengläubiger unschädlich ist; 3. daß ein solches Meliorationsdarlehen zeitlich befristet sein muß, wird hier in der Anwendung auf die Landwirtschaft mit guten Gründen vertreten.

Über die Wirkungen der neuen Reichszuwachssteuer äußert sich der jüngste Jahresbericht des Mannheimer Grundbuchamtes.[1]) Der Berichterstatter Rechtsrat Reitinger ist der Ansicht, daß die Steuer für die Entwicklung des Grundstücksmarktes von hemmender Wirkung gewesen ist, daß indes die Beteiligten auf den Widerstand gegen die Abgabe keine allzu großen Hoffnungen setzen sollten, da im Falle der Aufhebung der Steuer sofort die Gemeinden an die Stelle des Reichs treten würden. „Wenn die mehr als umständlichen Veranlagungsarbeiten vereinfacht, Erleichterungen für die Zuwachssteuerämter und die Steuerpflichtigen durchgeführt werden, so wird man annehmen dürfen, daß die Zurückhaltung auch hier allmählich schwinden wird.“ In den örtlichen Zwangsversteigerungen ist während des Jahres 1910 eine starke Abnahme eingetreten; ob diese Abnahme eine dauernde sein wird, bleibt indes zweifelhaft.

Die großstädtische Bodenentwicklung wird an dem Beispiel von Mannheim in einer Schrift von Dr. Heinrich Peter behandelt.[2]) Ich glaube dem Verfasser am besten gerecht zu werden, wenn ich einige seiner Grundanschauungen nach seinen Worten hier wiedergebe. Das Steigen der Bodenpreise wird von Eberstadt auf die Willkür der Bodenbesitzer zurückgeführt (S. 38). Die Bevorschussung von Getreide ist gleichbedeutend mit der eisernen Dauerbelastung des städtischen Bodens. Noch ähnlicher der Hypothek aber ist der in Frankreich eingeführte „warrant agricole“; d. h. die Durchbrechung der hypothekarischen Verschuldung zugunsten des Betriebskredits des Landwirts (s. oben, Trosien) ist gleichzusetzen der Belastung städtischer Grundstücke, die aus den Gewinnen und den Leistungen der Vorbesitzer besteht (S. 54). Belastungen können nicht auf die Mieter weitergewälzt werden, wenn die Mieten eine bestimmte Höhe erreicht haben; Beweis — die strikte das Gegenteil zeigende Entwickelung in Österreich (S. 27).[3]) Die Petersche Schrift enthält unklare und von Unkenntnis zeugende Erörterungen und behandelt ihren Gegenstand in unzureichender Weise.

Es handelt sich bei unseren deutschen Großstädten um die Zusammenhänge zwischen Bodenentwicklung und Bausystem. Baugelände für Kleinwohnungen im Stadterweiterungsgebiet von Mannheim kostet

[1]) Dr. Ing. R. R. Hinz, Vom Einfluß der Bauordnungen in Preußen auf die bauliche Entwicklung der Bauerndörfer. Ein Beitrag zur Förderung des Heimatschutzes. Berlin-Mariendorf (Bauplan-Vereinigung) 2. Aufl. O. J. 99 S. 8°.

[2]) Städtebauliche Vorträge, herausgegeben von Prof. Jos. Brix und Felix Genzmer, Berlin (Ernst & Sohn) 1912.

[3]) Regierungsrat Trosien, der landwirtschaftliche Kredit und seine durchgreifende Verbesserung, Berlin (Springer) 1911. 84 S. 8°.

[1]) Verwaltungsbericht des Stadtrats der Großherzoglich Badischen Hauptstadt Mannheim für 1911, Grundbuchamt, erstattet von Rechtsrat Reitinger. 18 S. 4°.

[2]) Dr. Heinrich Peter, Wert und Preis unbebauter Liegenschaften in der modernen Großstadt. Karlsruhe (Braun) 1910. 169 S. 8°.

[3]) Vgl. meine „Neuen Studien“ S. 159 und S. 191.

etwa das neunfache des Preises der entsprechenden Wohnlagen gleichartig entwickelter Städte des Auslandes, wie z. B. Gent und Liverpool, beides, wie Mannheim, rasch wachsende Hafen-, Handels- und Industriestädte. Diese Unterschiede, die in der Tat lediglich auf verwaltungstechnischen Einrichtungen beruhen, hätte Dr. Peter wissenschaftlich erklären sollen; nicht aber war er berechtigt, unrichtige Angaben zu machen und Professor Fuchs und mir zu unterstellen, daß wir die Preissteigerung des Bodens auf „persönliche Momente" (S. 61) zurückführen.

Unter den ausländischen Veröffentlichungen ist die Herausgabe der Verhandlungen der Städtebau-Konferenz, die vom 10. bis 15. Oktober 1910 in London tagte, zu erwähnen.[1]) Die von der Königlichen Gesellschaft Britischer Architekten veranstaltete Ausgabe umfaßt mehr als 800 Druckseiten und enthält Beiträge über den Städtebau der alten Kulturstaaten wie der neuen Kolonialländer. Die große Zahl der einzelnen Abhandlungen ist unter sieben Abschnitte verteilt: Geschichte des Städtebaues, Gegenwart, Stadterweiterung, zukünftige Entwicklung, architektonische Gestaltung, Einzelaufgaben der Bebauungspläne, Gesetzgebung. Der Verhandlungsband hat — dem starken Besuch der Konferenz entsprechend — einen ungewöhnlich reichen Inhalt und bietet eine vollständige und internationale Übersicht des Standes und der Entwicklung des Städtebaues.

Eine neuere Nummer der Zeitschrift Garden Cities and Town Planning (August 1911) enthält einen auch für Deutschland bemerkenswerten Artikel, der Vergleiche zwischen dem amerikanischen und dem englischen System des Städtebaues zieht. Raymond Unwin, der Erbauer von Hampstead suburb, erkennt die Größe der amerikanischen Entwürfe und städtebaulichen Verbesserungsvorschläge an; aber in der Behandlung des Wohnungswesens steht Amerika zurück gegen England, „wo die neuere Städtebaubewegung in erster Reihe das Ziel hat, bessere Wohnverhältnisse für das Volk zu schaffen". In gleicher Weise hebt Thomas Adams, der leitende Architekt des Local Government Board, den Gegensatz im amerikanischen Städtebau hervor: „die weitgreifenden Entwürfe mit ihrer Anhäufung öffentlicher Gebäude und ihren groß angelegten Boulevards mögen dem Stadtbürger bestechend erscheinen, der in ihnen ein Mittel für die Reklame seiner Heimatstadt erblickt. Aber sie erscheinen ganz ungenügend gegenüber den dringendsten Aufgaben des Städtebaues in Amerika und leisten nichts für das Wohnungswesen des Volkes."

In der Nelsonschen Encyclopaedia of Industrialism hat Schreiber dieses den Abschnitt Wohnungswesen bearbeitet.[2]) Der Beitrag behandelt hauptsächlich das Wohnungswesen in England und gibt für die übrigen Länder nur kurze Übersichten.

---

Unsere Besprechung zeigt, welche Summe wissenschaftlicher Arbeit während der Jahre 1911/1912 auf unserem Gebiete geleistet wurde. Es bleibt uns noch übrig, das von den einzelnen Verfassern geförderte Material nach Stoffgebieten zu sichten und zusammenzufassen.

Die Bedeutung, die der Hausform als solcher zukommt, wird jetzt allgemein erkannt. Man untersucht die Ausbreitung und die Anwendung der entgegengesetzten Bausysteme des Massenmietshauses und des Individualhauses. Es wird uns berichtet von dem Vordringen der Stockwerkshäufung im Rheinland. In Düsseldorf hat sich das Vielwohnungshaus neuerdings durchgesetzt, im Gegensatz zu der örtlichen Überlieferung und auf Grund bestimmter Einrichtungen des Städtebaues. In Posen brachten die Eingemeindung und die Festungsauflassung weite Geländeflächen an den Markt, mit dem Ergebnis, daß in den Neubaubezirken eine schlechtere Bauweise eingeführt wurde. Andererseits hören wir (Hecker oben S. 3), daß in Rheinland das Kleinhaus und die kleinen Bauformen Fortschritte machen. Daß dies in Essen und in einer Reihe anderer Städte infolge einer sachgemäß geleiteten Bodenpolitik der Fall ist, unterliegt keinem Zweifel. Entschieden aber ist heute die Bevorzugung des Individualhauses bei den großen Arbeitgebern allgemein in Westfalen, sowie in erheblichem Umfang in Rheinland.

Die Entwicklung des Wohnungswesens zeigt hier einen gewissen Parallelismus mit den Vorgängen in England. Die neuen Siedlungsformen sind in England in hervorragender Weise durch die großen Arbeitgeber — es ist zu erinnern an Sir William Lever in Port Sunlight, an Cadbury in Bournville u. a. m. – geschaffen worden. Neben den Arbeitgebern sind es ferner die Gemeinden, die sich durch vorbildliche Anlagen im Wohnungsbau betätigen. Insgesamt ist es die Bautätigkeit unter Gewinnverzicht (Handbuch des Wohnungswesens, 2. Aufl. S. 364), die die besten Leistungen im Wohnungswesen hervorgebracht hat. Auch in Deutschland finden wir eine Ähnlichkeit des Verlaufs; auch hier haben einzelne Gemeinden — es sei nur das Beispiel von Ulm erwähnt — bahnbrechend gewirkt. Die neuen Siedlungen großen Stils und großen Umfangs sind indes vor allem das Werk der Arbeitgeber, die von den schlechten Wohntypen zu den besten mustergültigen Formen des Wohnungsbaues vorgeschritten sind. Sicherlich stellen diese Bauten, die heute vielfach über das englische Vorbild weit hinausgewachsen sind, eine der größten Leistungen der Sozialpolitik dar. Sie zeigen uns auch, was eine richtig verstandene, selbständig schaffende Sozialpolitik bedeutet; sie erzeugt nicht einen Gegensatz, sondern vielmehr eine Bindung zwischen Unternehmer und Arbeiter.

Die Erkenntnis, daß Wohnweise und Siedelung grundlegend für die Entwicklung unserer inneren Verhältnisse sind, zeigt sich übereinstimmend in den besprochenen Schriften, bei sonst verschiedenartigem Standpunkt der Verfasser. Strehlow geht aus von dem Grundsatz: die Arbeiterfrage ist eine Arbeiterwohnungsfrage. Die Pflege des Kleinhauses soll demnach das wesentliche Ziel der Bodenpolitik bilden. Der Rheinische Verein begegnet sich mit Dr. Schiele in der Ablehnung der bauverteuernden und unzureichenden Surrogatanlagen des Massenmietshauses. Keine „papierne Hygiene" kann einen Ausgleich schaffen gegenüber den Schädigungen der Mietskaserne. Das Kleinhaus in Stadt und Land wird gefordert mit Beweisgründen, die das Interesse der Gesamtbevölkerung und vor allem das des Hausbesitzes vertreten.

Aus entgegengesetzten Lagern (Albert Weiß und Dr. Schiele) wird somit jetzt die Meinung verfochten, daß der Hausbesitz vor allem durch das System der Mietskaserne geschädigt wird, das den volkswirtschaftlichen und sozialen Verderb des Mittelstandes bedeutet. Die frühere Leitung des Zentralverbandes der Hausbesitzervereine Deutschlands war der gleichen Ansicht. In der durch den Zentralverband herausgegebenen Schrift von Grävell, wie in verschiedenen Beschlüssen und Kundgebungen richtete sich vordem der Hausbesitzerstand gegen die Bodenpreistreibung und die mit ihr verbundenen Einrichtungen.[1]) Erst neuerdings ist

[1]) Town Planning Conference London, 10.—15. Oktober 1910. Transactions, London (Royal Institute of British Architects) 1911. XX and 812 S. 8⁰.

[2]) Encyclopaedia of Industrialism, Edinburgh (Nelson) 1913.

[1]) Rud. Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens, 2. Aufl. S. 113; derselbe, Realkredit und Taxwesen, Mitteilungen des Verbandes öffentlicher Feuerversicherungsanstalten Deutschlands 1913, S. 2.

die Schwenkung eingetreten, die die Organisation des Hausbesitzerstandes dem System und den Interessen der Bodenspekulation dienstbar machen will. Wenn sich hierbei auch im einzelnen ein Vorteil ergeben mag, so sollten doch die Gegensätze für den Stand als Ganzes unüberbrückbar erscheinen. Die Eigenheit des herrschenden Systems der deutschen Bodenentwicklung besteht materiell vor allem in der Vorwegnahme der Gewinne. Im Bodengeschäft ist es vermittelst der hypothekarischen Einrichtungen möglich, die Gewinne des Vorbesitzers in der Form von Belastungen vorwegzunehmen und sie auf die Erwerber des Grundstücks zu überwälzen. Der Hausbesitzer ist infolgedessen nichts weiter als der Hüter vorausgehender Spekulationsgewinne; er ist in seiner wirtschaftlichen Stellung herabgedrückt zum Hypothekenverwalter. Die Bodenpreistreibung braucht diesen neuesten, völlig abhängigen Hausbesitzerstand, dem der letzte Rest der Bodenständigkeit und der wirtschaftlichen Selbständigkeit genommen ist.

Für das Baugewerbe und die Wohnungsherstellung ist die Bedeutung der Bodenparzellierung und der Hausform als entscheidend anerkannt. Begründet sind die Zusammenhänge in einer klaren Ursache: alle Produktionsfaktoren ändern sich, je nachdem Grundstücksobjekte von 200000 Mk. oder von 5000 Mk. hergestellt werden, und je nachdem der Boden 60 Mk. für den Quadratmeter oder 6 Mk. kostet. Die wirtschaftliche Bedeutung der Kleinhausparzellierung mit ihren weitverzweigten Wirkungen wird übereinstimmend behandelt von Mewes, Albert Weiß und Dr. Schiele. Nicht zu übersehen ist auch der städtebaulich-ästhetische Wert der Hausformen, der in der Darlegung von Weise-Barmen und von Schreiber dieses in der Erörterung Januarbericht S. 2 und 3 hervorgehoben wird. — Bodenaufteilung und Besiedlung sind, in gleicher Weise wie für die Städte, Grundfragen für die ländlichen Verhältnisse. Mit der auf weitangelegte Untersuchungen gegründeten Anschauung von Sering stimmt überein die in dem Einzelgebiet von Rheinhessen gewonnene Erfahrung: keine Landflucht, wo Landerwerb.

Im Wohnungsbau und in der Marktversorgung soll die Hauptleistung dem privaten Unternehmer zufallen. Wenn hierin in der Hauptsache Übereinstimmung besteht, so werden doch kleine Unternehmer im Wohnungsbau verlangt von Mewes und Schiele, große dagegen von Cahn. Was den Verlauf der Marktversorgung anlangt, so ist er in Deutschland in den einzelnen Städten ein verschiedener. Die zahllosen sogenannten Grundstückskrisen sind keine allgemeinen Erscheinungen unseres nationalen Wirtschaftslebens, wie etwa die gleichartig oder über größere Gebiete verbreiteten Wirtschaftskrisen, sondern es handelt sich nur um örtlich eintretende und beschränkte Vorgänge. Die Grundstückskrise ist nichts anderes als das in dem System der Bodenpreistreibung liegende, zeitweilige Versagen der Kreditüberspannung, das einmal in Dresden und Berlin, ein andermal in München und Köln eintritt. Es ist ein Aberglaube, wenn man annimmt, daß eine derartige „Krisis“ im Bodengeschäft reinigend wirkt; die Macht der Bodenspekulation wird nach der Abstoßung der geschwächten Unternehmer nur noch größer. Die als Grundstückskrisis bezeichneten örtlichen Stockungen sind ein notwendiger Bestandteil unseres mit Kreditüberspannung und Kreditüberwälzung arbeitenden Bausystems und stellen einen in gemessenen Zeitabständen wiederkehrenden Rhythmus dar.

Die Betrachtung des Realkredits rückt in der Literatur wie in der Praxis immer mehr in den Vordergrund. Alb. Weiß erblickt in unseren fehlerhaften Einrichtungen die Hauptursache der unbefriedigenden Wohnungszustände. Die allgemeine Wichtigkeit des Realkredits wird von Mewes erörtert. Wever verlangt eine Zwangstilgung der Verschuldung, um eine wirtschaftsgemäße Gestaltung der Mieten herbeizuführen. Die Durchbrechung des Hypotheken-Privilegs wird im Interesse der Landwirtschaft gefordert von Trosien. Die Bedeutung der wirtschaftlichen Fragen für den Städtebau wird in den auf meine „Neuen Studien“ bezüglichen Artikeln von Schliepmann und Lehweß behandelt.

Überblicken wir die besprochenen Gebiete im ganzen, so finden wir in den auf die Bessergestaltung des neuzeitlichen Städtebaues gerichteten Bestrebungen zwei Grundanschauungen vertreten. Die erste, zweifellos die ältere, glaubt ihr Ziel durch formale und durch nachträgliche Eingriffe zu erreichen und spaltet sich hierbei wiederum in zwei Richtungen: in eine künstlerisch-ästhetische und eine sozialpolitische. Die künstlerische Richtung sucht durch das Studium älterer Vorbilder und durch Einwirkung auf die äußere Erscheinung des Städtebaues, die sozialpolitische Richtung sucht durch repressive und ausgleichende Maßnahmen eine Besserung der bekämpften Mißstände zu erreichen.

Die zweite Grundanschauung verwirft die nachträglichen, verspäteten und formalen Eingriffe; sie befürwortet eine vorbeugende, wirtschaftsgemäße Gestaltung der Grundlagen des Städtebaues, dann aber möglichste Freiheit der Entwicklung. Die heutigen Zustände unserer eigentümlichen Bodenentwicklung in Deutschland sind das notwendige Ergebnis bestimmter Einrichtungen und Vorbedingungen, die einen zwingenden Charakter haben und durch vereinzelte, wenn auch gut gemeinte, Maßnahmen nicht geändert oder beeinflußt werden können. Es wäre zu wünschen, daß auch die künstlerische und sozialpolitische Richtung im Städtebau diese Zusammenhänge anerkennen würde. Die Aussprüche von Unwin und Adams über die Fehler der Monumentalität und über das eigentliche Wesen des Städtebaues sind auch für Deutschland zutreffend. Nicht auf die Bearbeitung der äußeren Erscheinung, sondern auf die inneren Aufgaben des Städtebaues sollten wir das Augenmerk richten.

Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg.

Studie für die Errichtung des Königlichen Opernhauses am Schloßplatz.

Ansicht von der Kurfürstenbrücke.

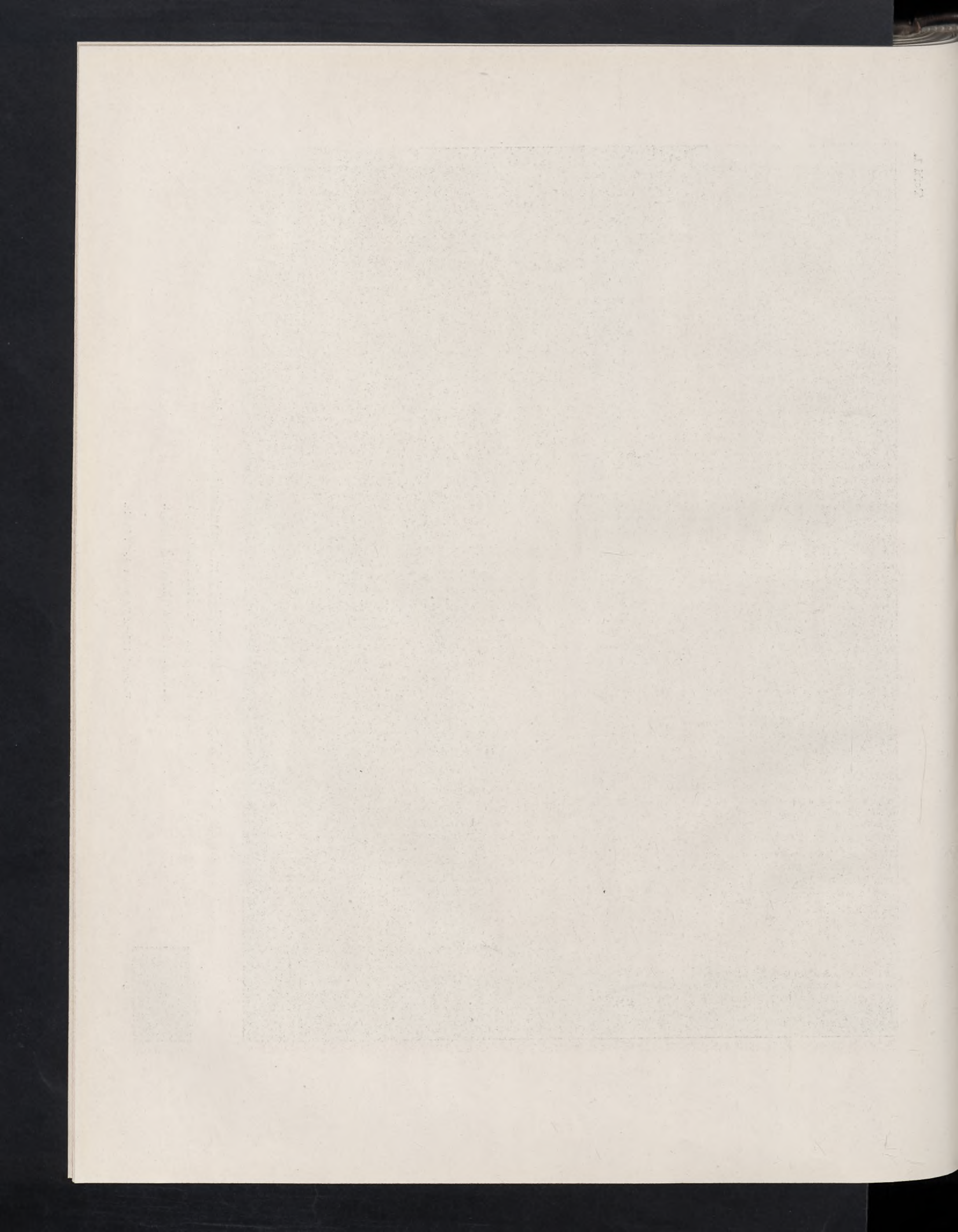
Architekt: Bruno Möhring, Berlin.

Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Studie für die Errichtung des Königlichen Opernhauses am Schloßplatz.

Ansicht von der Schloßfreiheit.

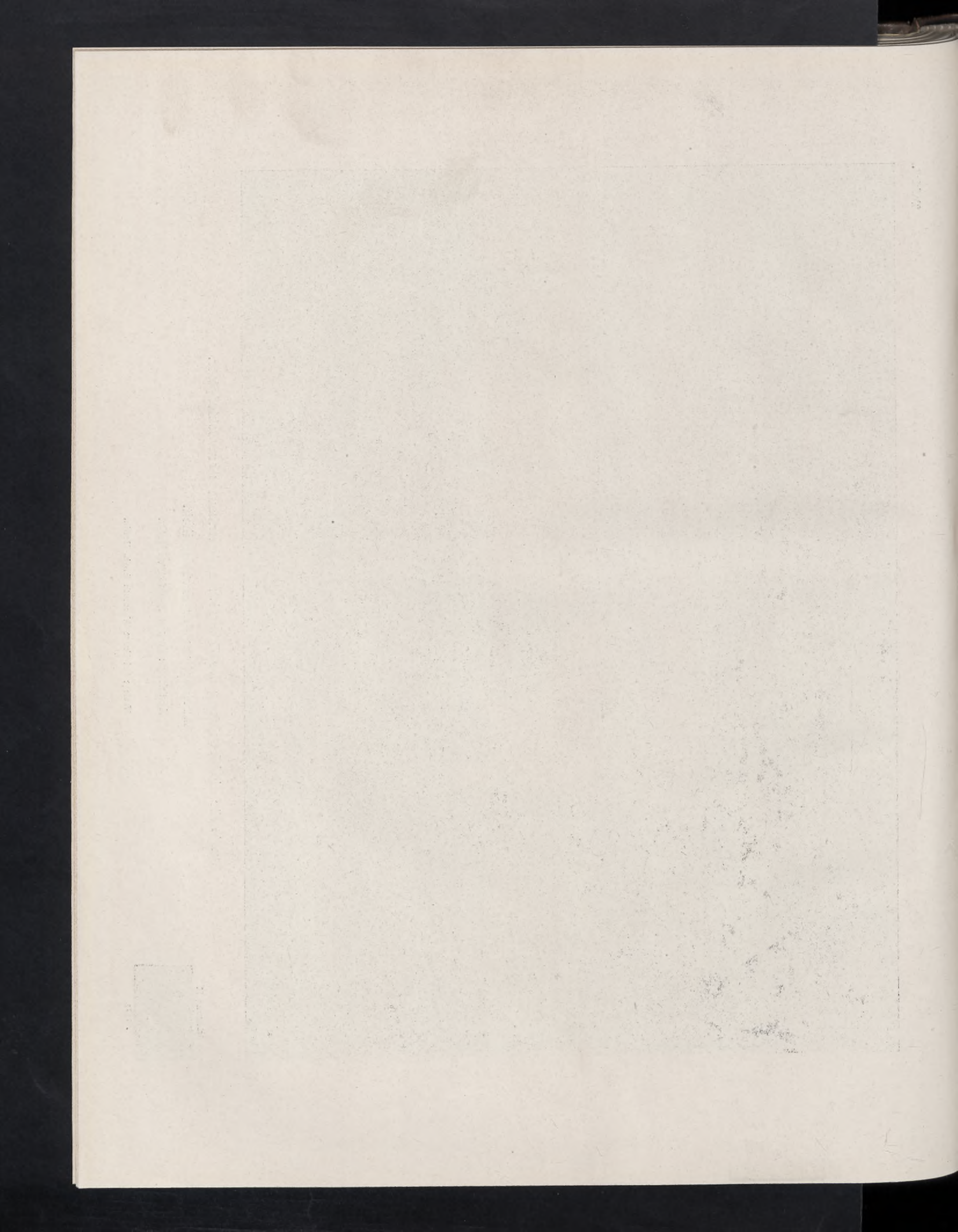
Architekt: Bruno Möhring, Berlin.

Jahrgang X




1913

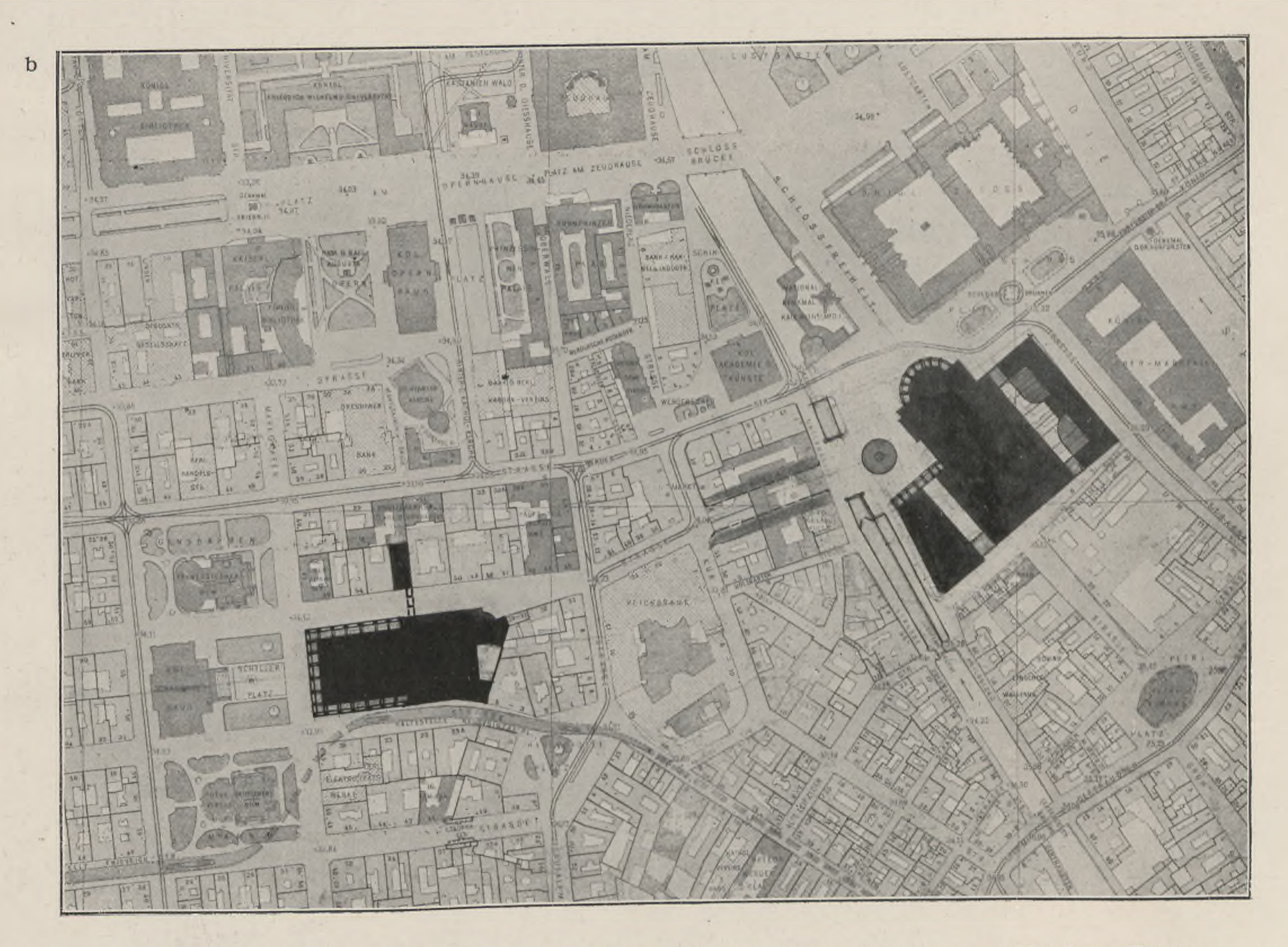
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a




b



a. Lageplan für die Errichtung des Königlichen Opernhauses am Pariser Platz.

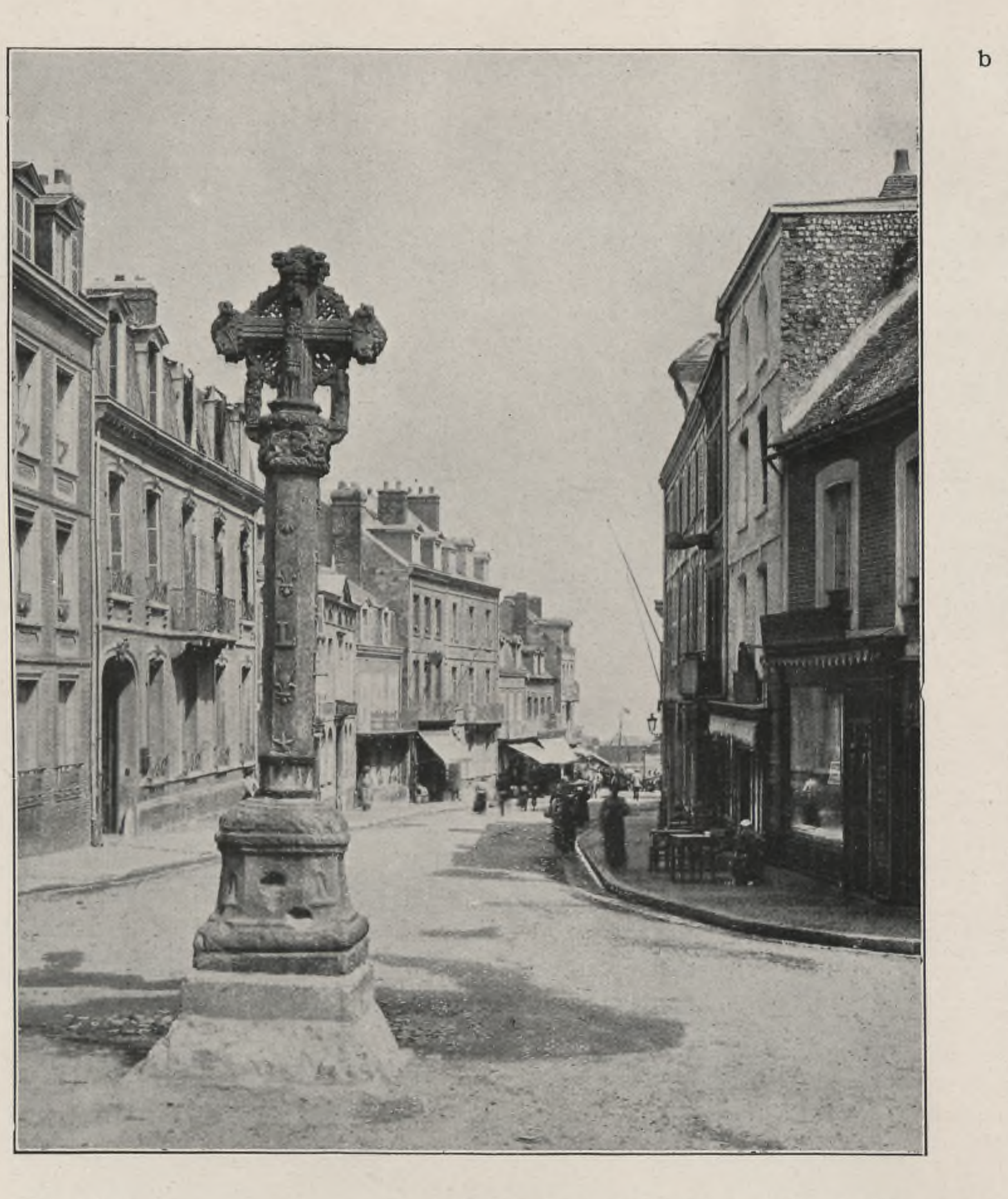
b. Lageplan für die Errichtung des Königlichen Opernhauses am Gensdarmenmarkt bzw. am Schloßplatz.

Architekt: Bruno Möhring, Berlin.

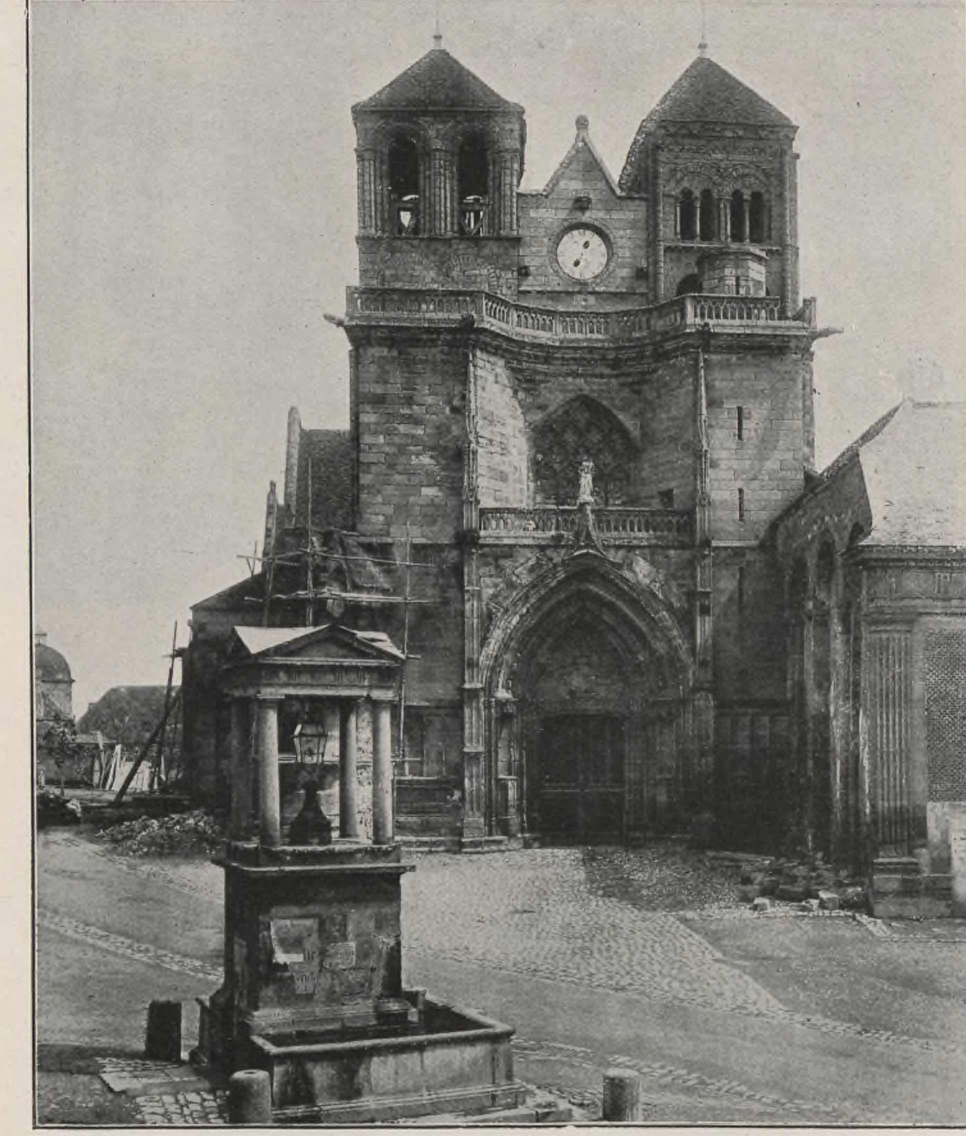




a



b



Französische Monumente in ihrer Beziehung zu Straße und Platz.

a. Hafenort Le Tréport an der Nordküste des Kanals.

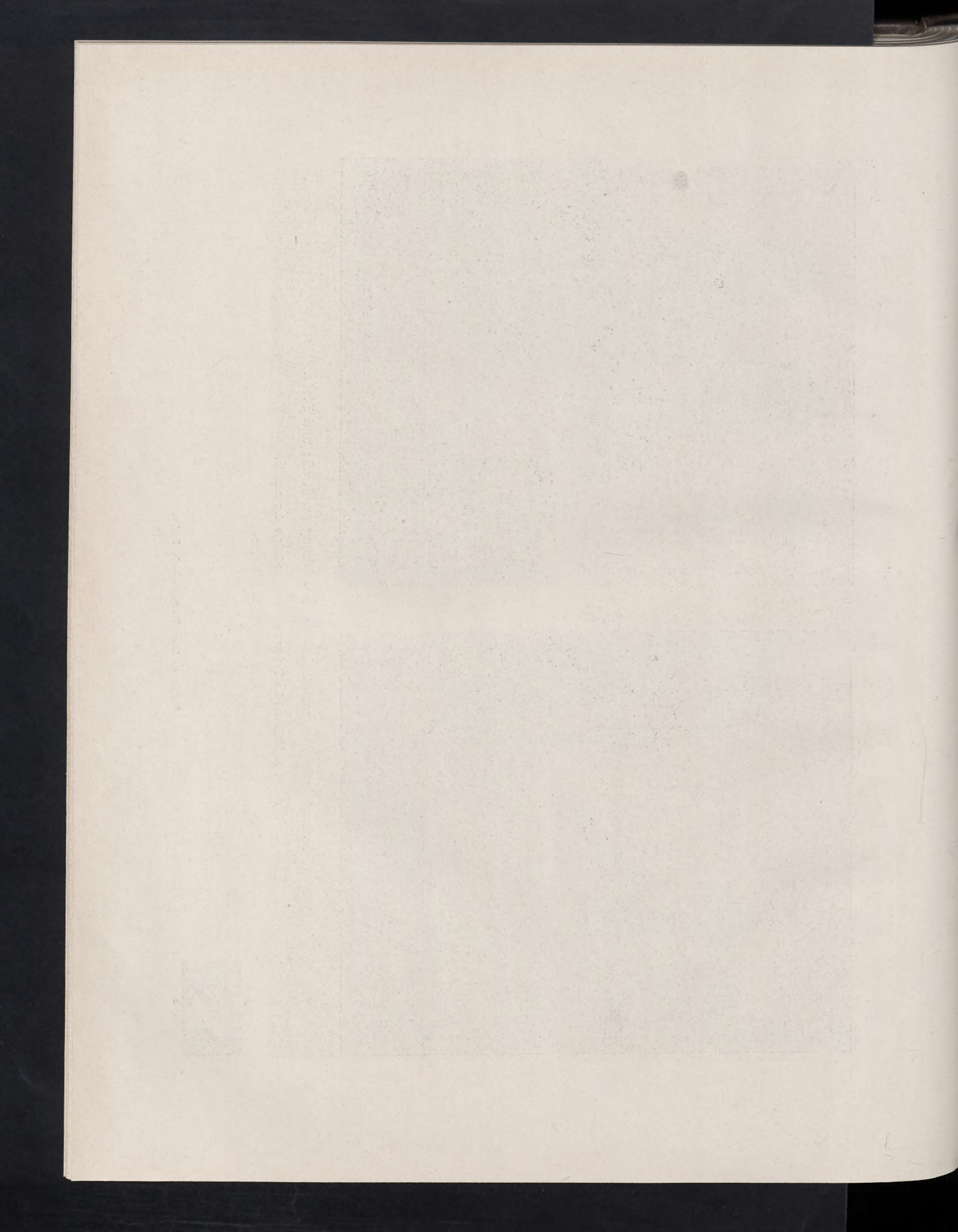
b. Abteikirche in Souvigny.

Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



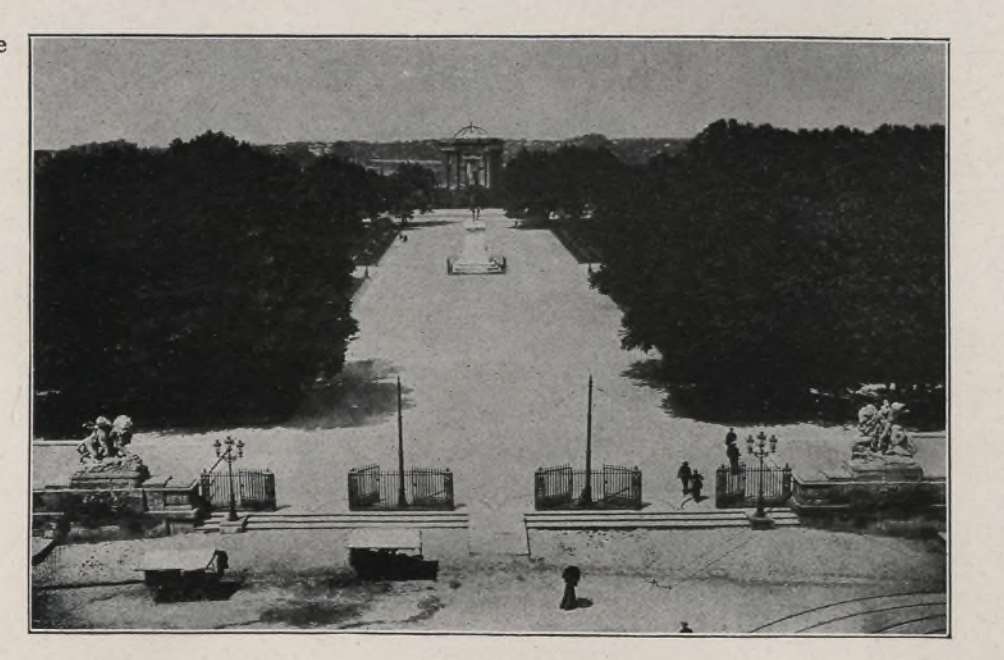
c



d



e



f



Jahrgang X

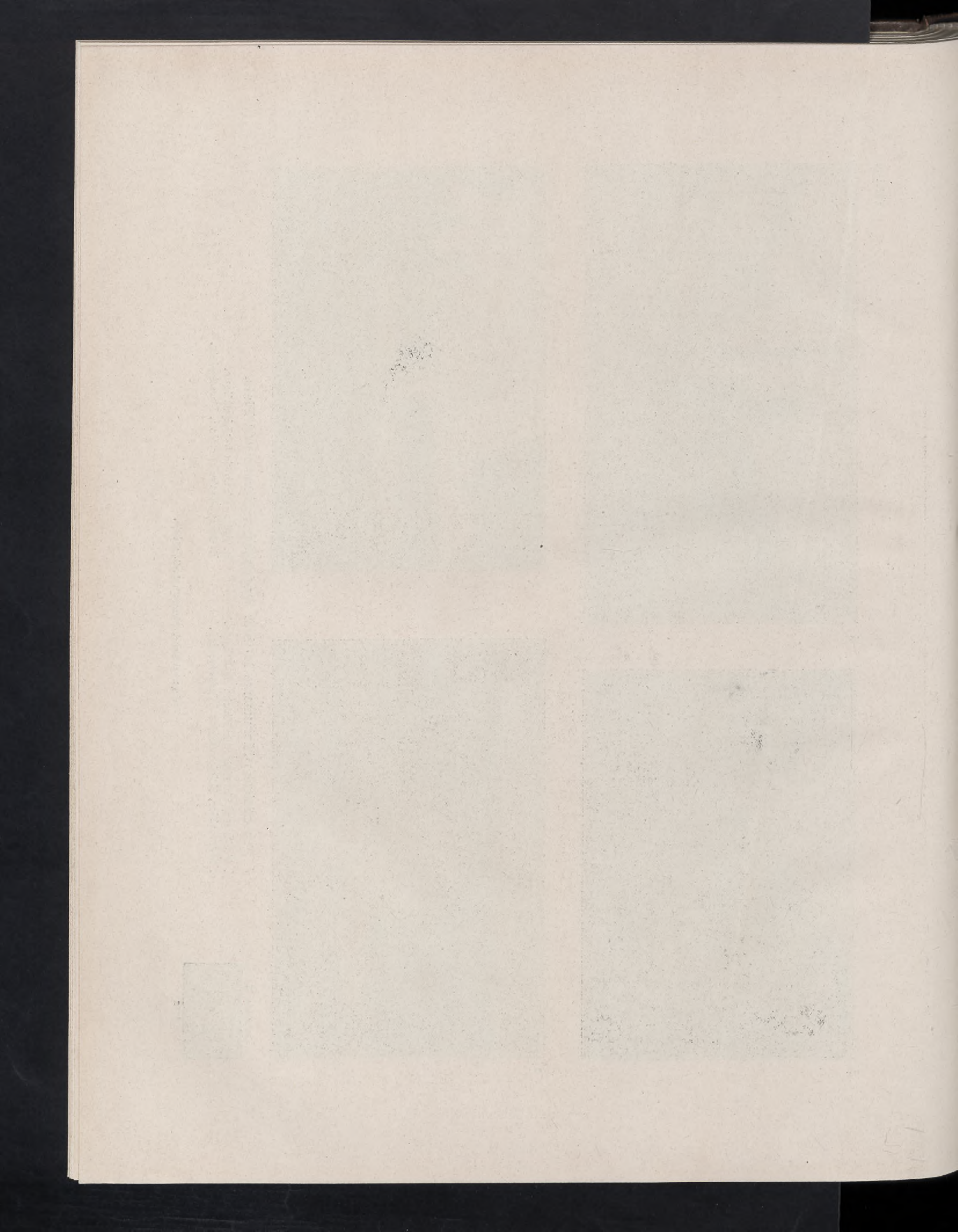



1913

## Französische Monumente in ihrer Beziehung zu Straße und Platz.

c. Toulouse, Vorplatz der Kirche St-Étienne.
d. Arles, Place de la République.
e. Montpellier, Blick auf das Wasserschloß.
f. De la Roche sur Yon, Paradeplatz.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



# Plan de la Ville de la Roche-sur-Yon.



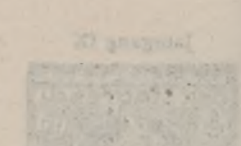
1. Verwaltungsbezirk
2. Rathaus
3. Justizgebäude
4. Gefängnis
5. Intendantur
6. Kirche
7. Krankenhaus
8. Gewichte-Niederlage
9. Dressierschule
10. Infanterie-Kaserne
11. Gendarmerie
12. Proviantamt
13. Hallen
14. Fischerei
15. Museum
16. Theater
17. Öffentliche Wage
18. Bank von Frankreich
19. Handelsbank
20. Turnhalle
21. Städtisches Gymnasium
22. Kleines Gymnasium
23. Knaben-Seminar
24. Mädchen-Seminar
25. Städtische Knabenschule
26. Städtische Knabenschule
27. Entbindungsanstalt
28. Städtische Mädchenschule
29. Städtische Mädchenschule
30. Städtische Mädchenschule
31. Kloster der Ursulinerinnen
32. Brüderschule
33. Mütterschule
34. Pfarrhaus
35. Kirchhof
36. Viehhof
37. Gasanstalt
38. Pulvermagazin
39. Militärbaracken






Zur Abhandlung: Französische Monumente in ihrer Beziehung zu Straße und Platz.
Von Reg.-Baumeister Chr. Klaiber, Schwäb.-Gmünd.

Plan der Stadt De la Roche-sur-Yon.



a




b




## Städteausstellung in Düsseldorf 1912.

a. Bebauungsplan für Gladbeck.
Verf.: Stadtingenieur Brocke, Essen a. d. Ruhr.

b. Plan für das Wohnviertel Brünlinghaushof in Essen a. d. Ruhr.
Verf.: Beigeordneter Schmidt, Essen a. d. Ruhr.

Jahrgang X

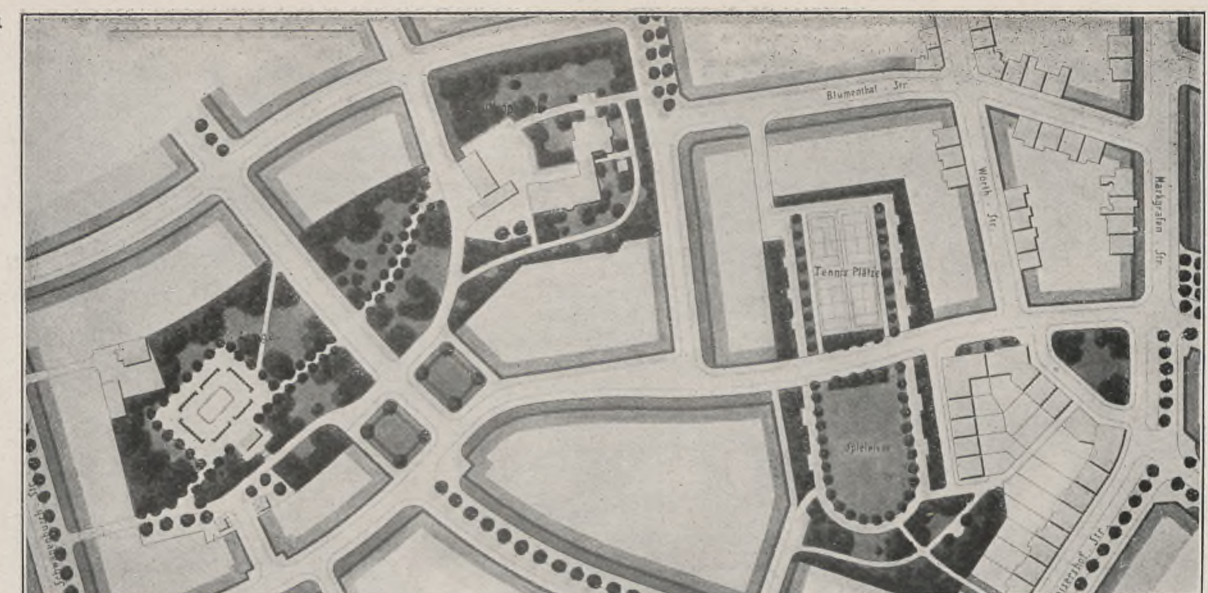



1913

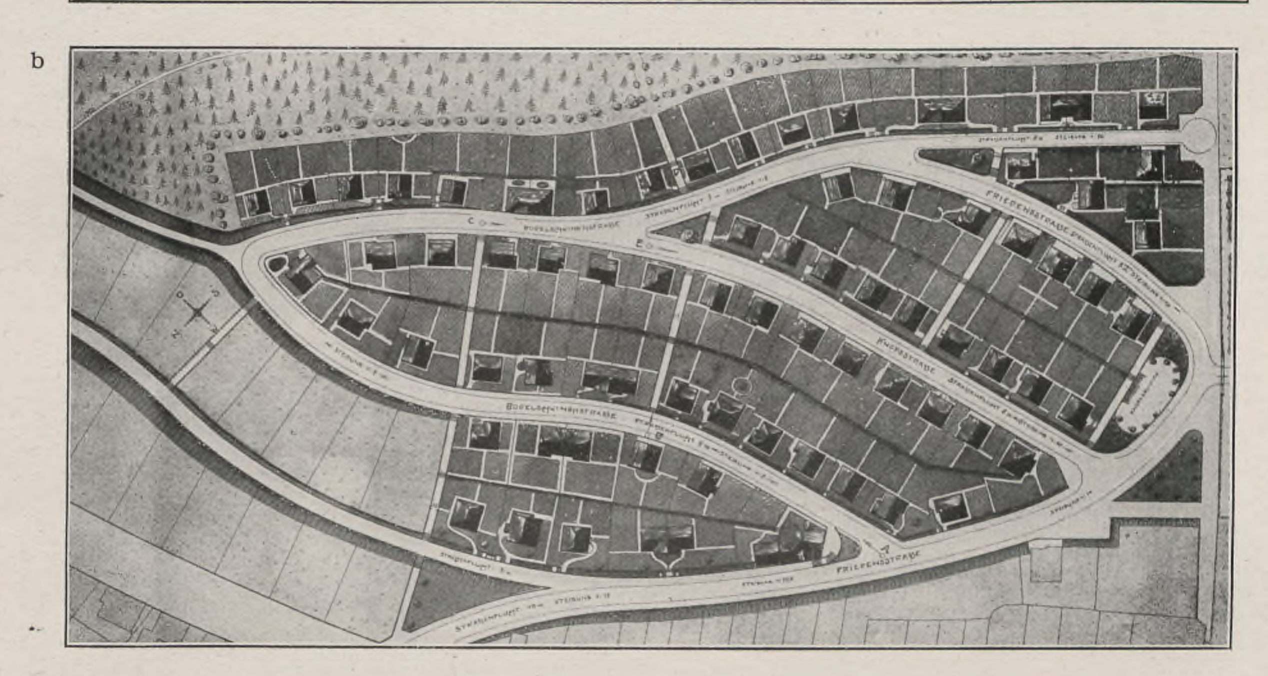
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



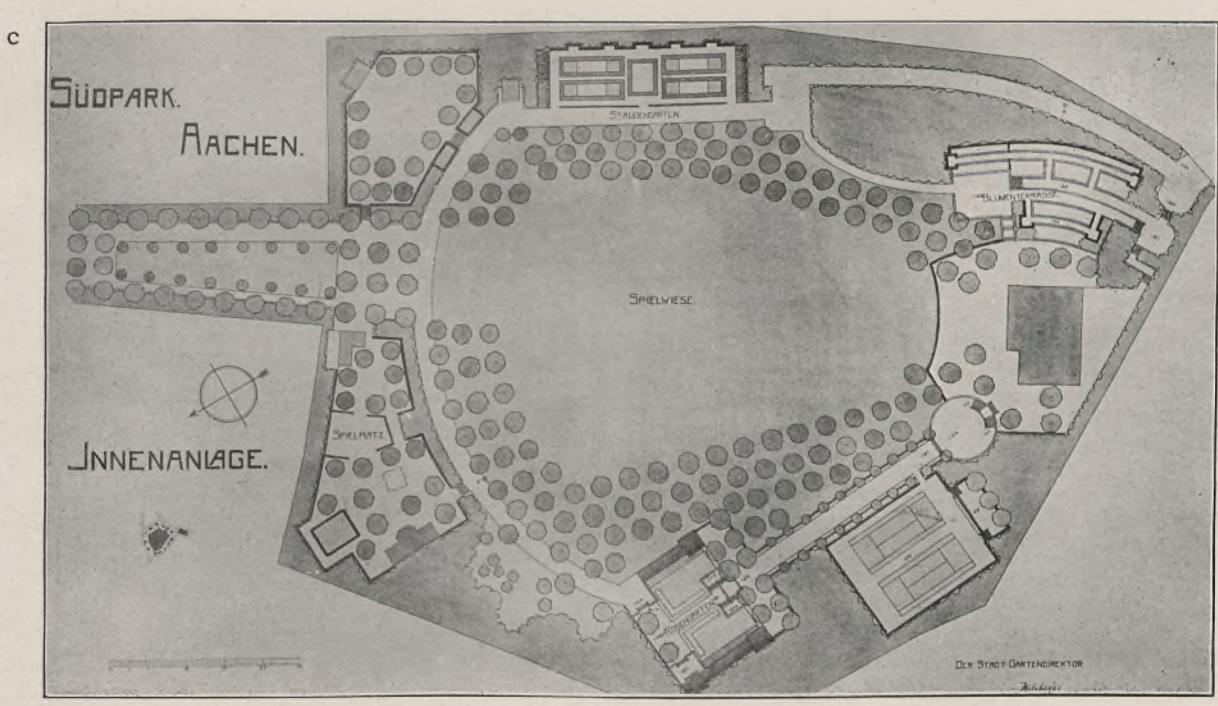
a



b



c




Städteausstellung in Düsseldorf 1912.

a. Baublöcke mit Innenparks und Spielplätzen im Plane für Essen-Huttrop.
Verf.: Beigeordneter Schmidt, Essen a. d. Ruhr.

b. Plan zur Bebauung Lindenbergs (Arbeitersiedelung) in Siegen.
Verf.: Stadtbauamt.

c. Innenanlage im Plan des Südparks in Aachen.
Verf.: Stadtgartendirektor Weßberge.

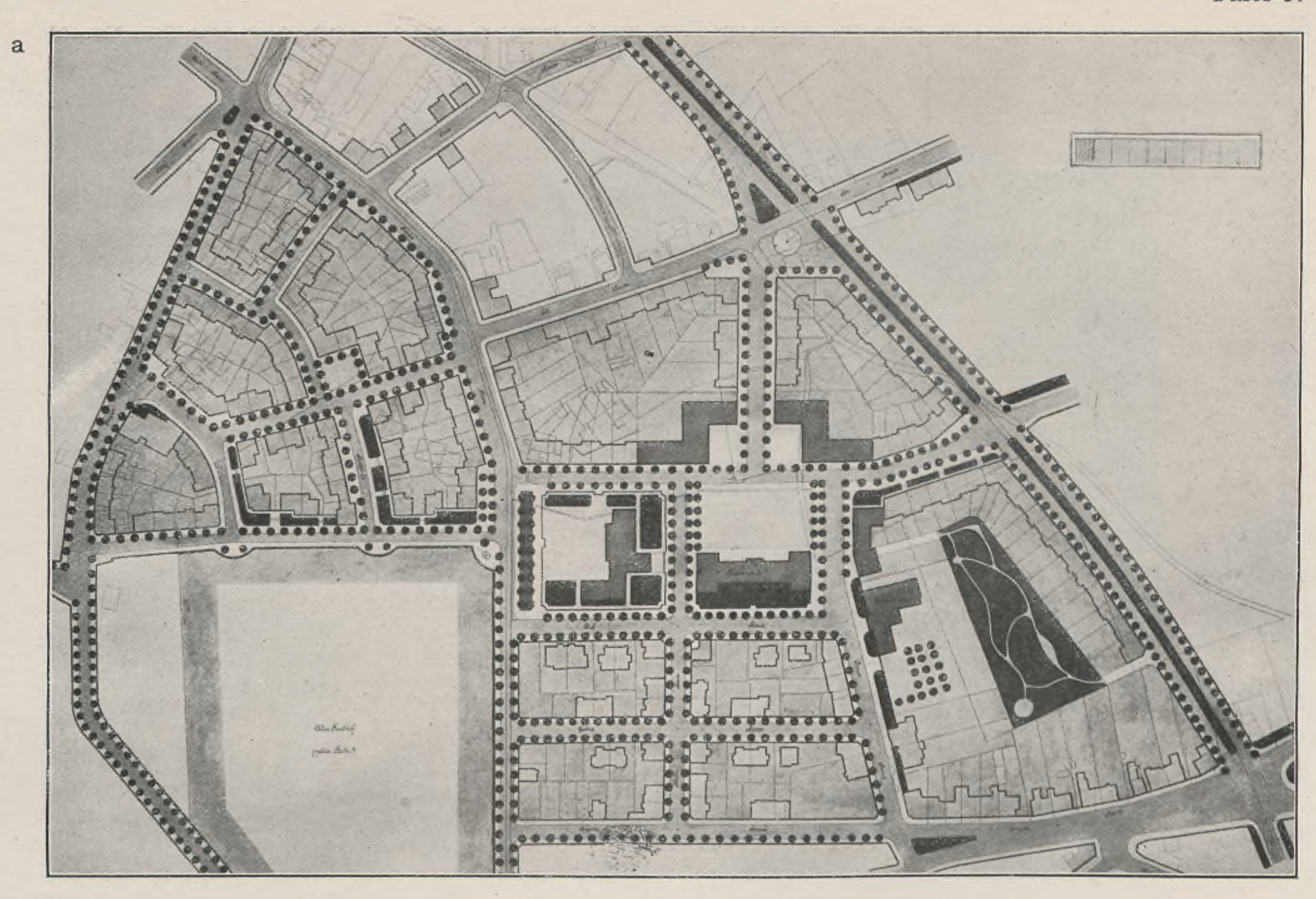




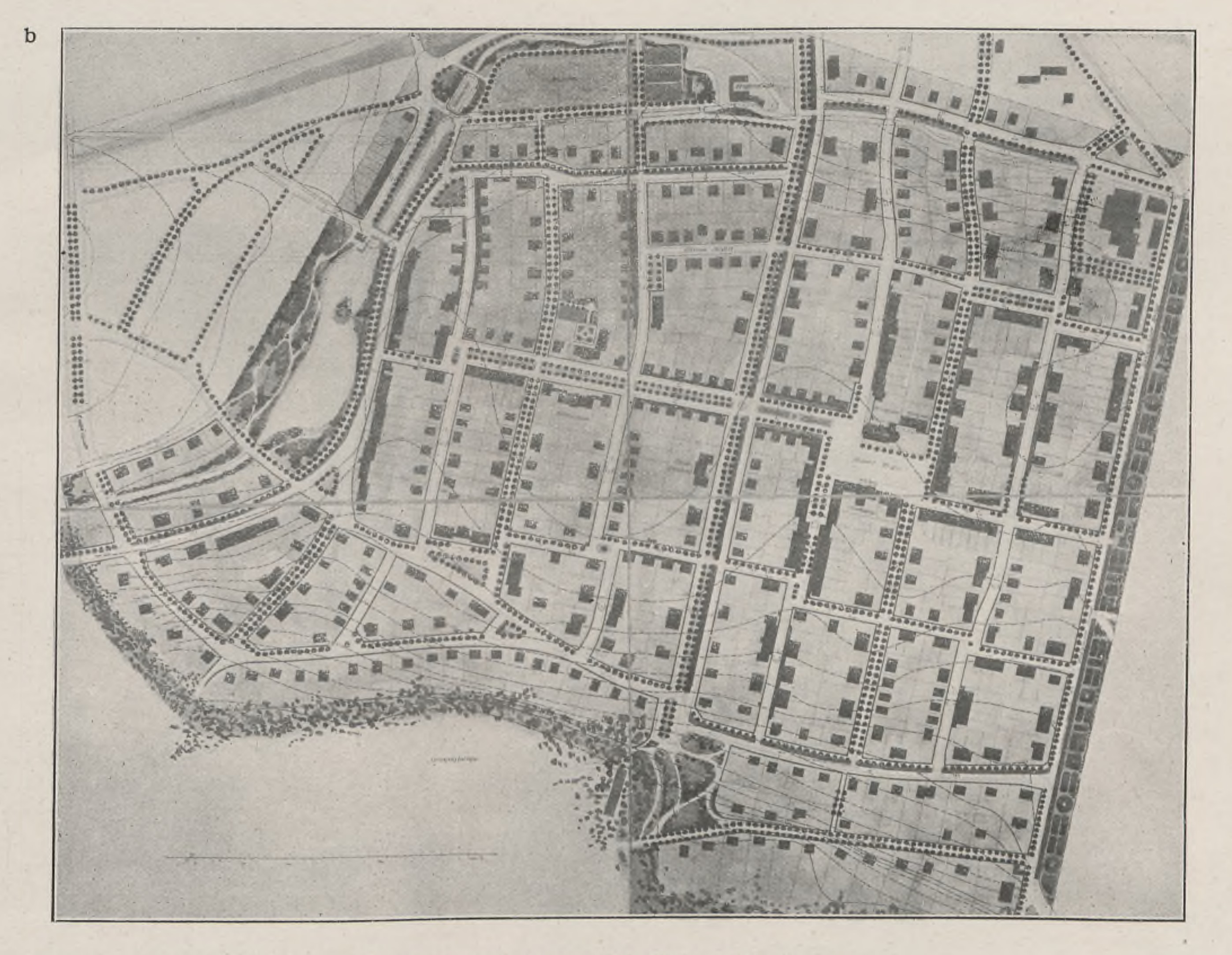



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



Städteausstellung in Düsseldorf 1912.

a. Bebauungsplan für einen Teil der Gemeinde Borbeck.
Verf.: Gemeindelandmesser Gendron, Borbeck.

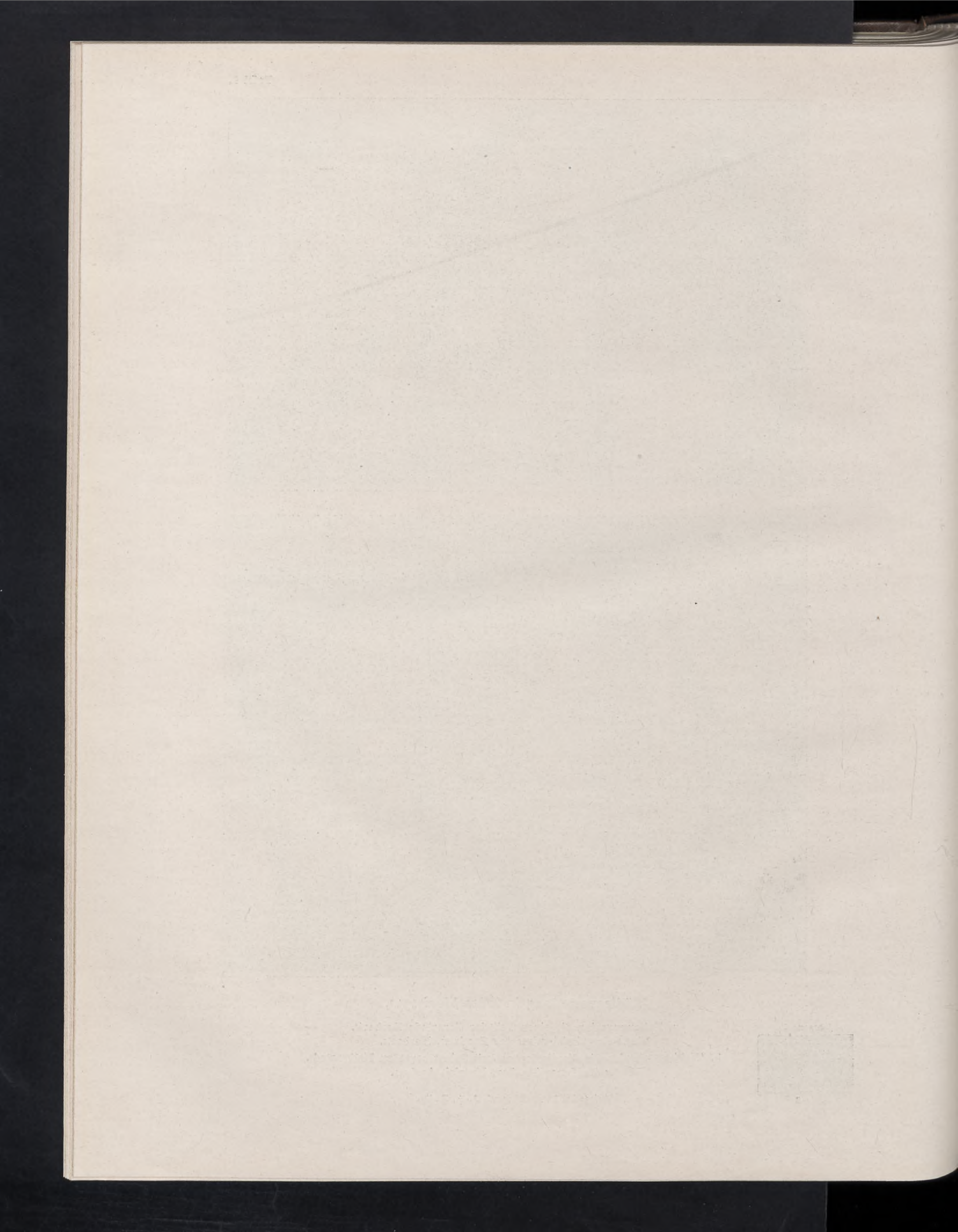
b. Wettbewerbsplan für die Gartenvorstadt Spiegelberge zu Halberstadt.
Verf.: Professor Dr.-Ing. Henrici, Aachen.

Jahrgang X



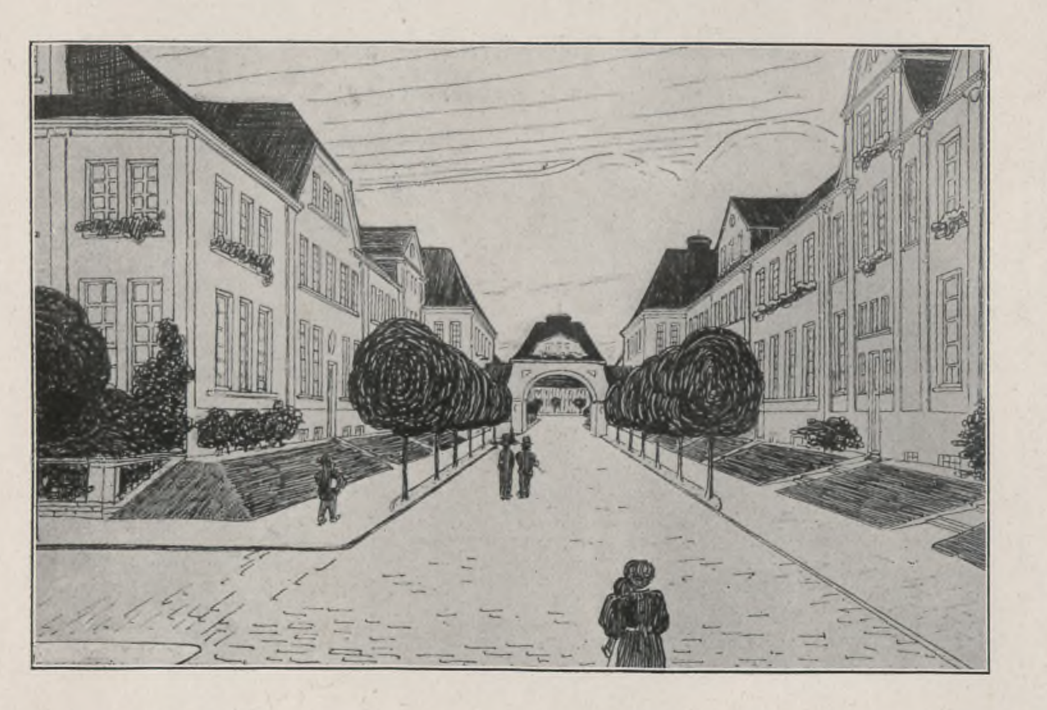

1913

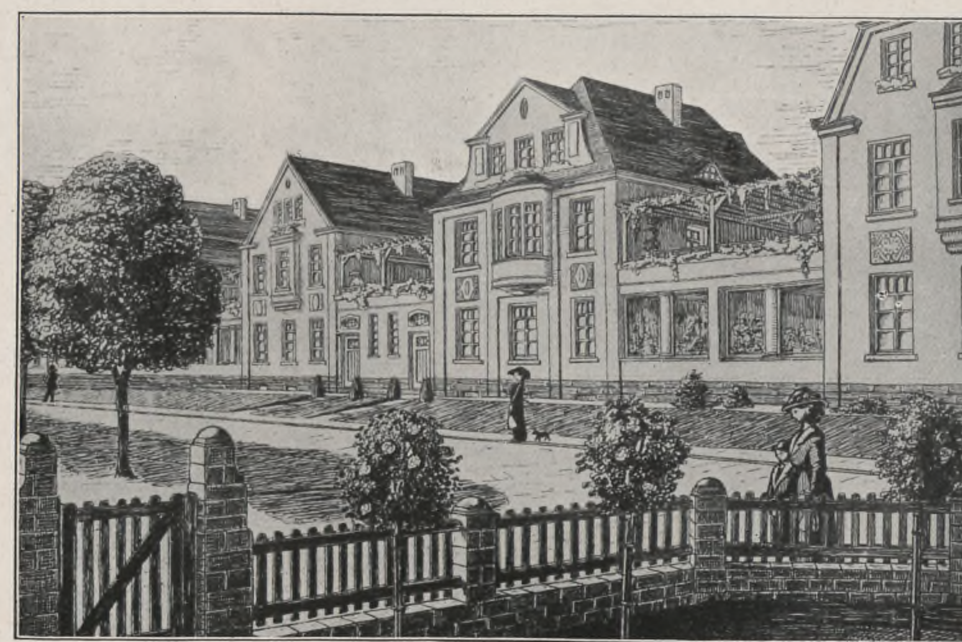
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.











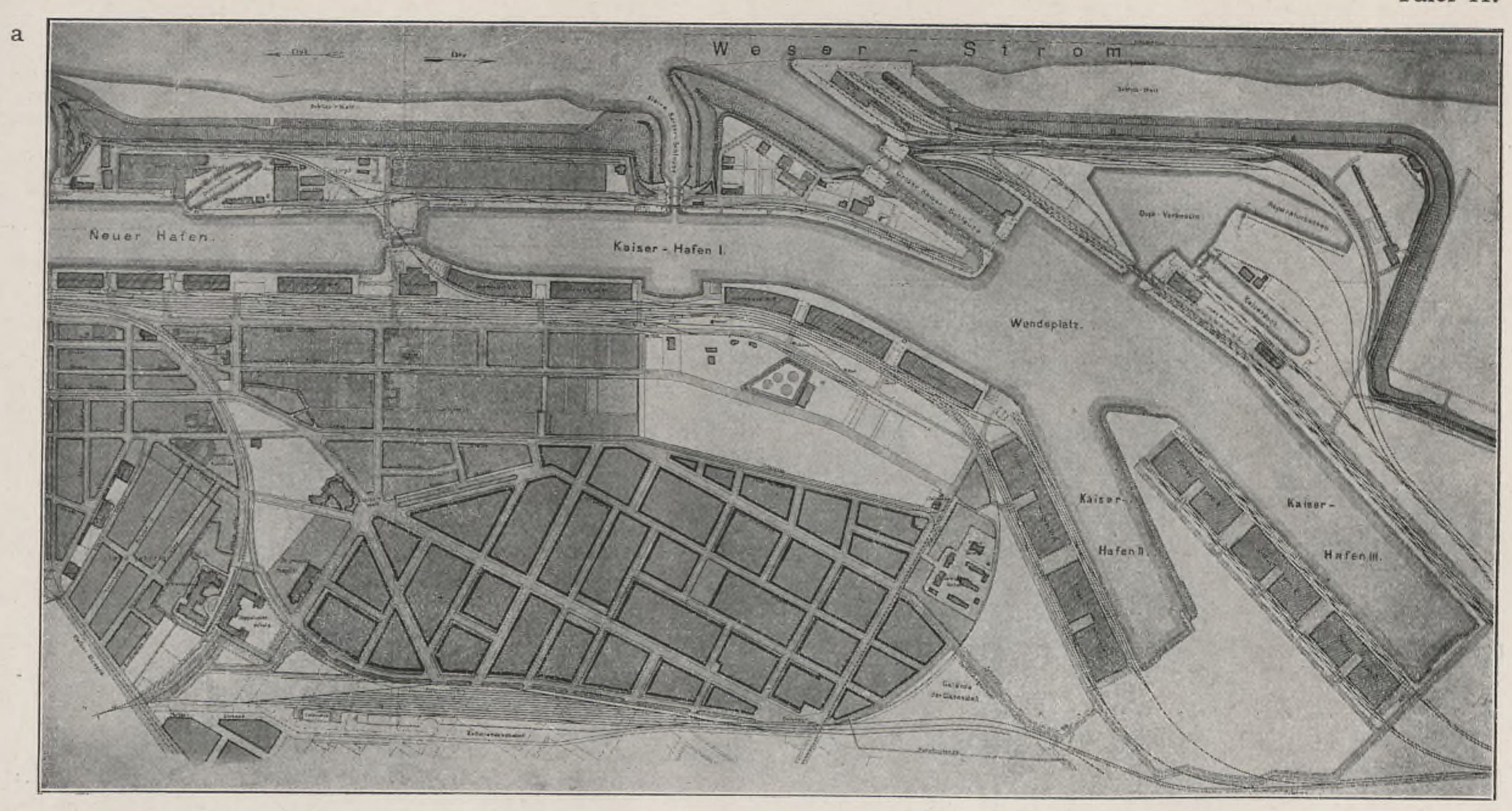
Jahrgang X
DER STÄDTEBAU
1913

## Städteausstellung in Düsseldorf 1912.

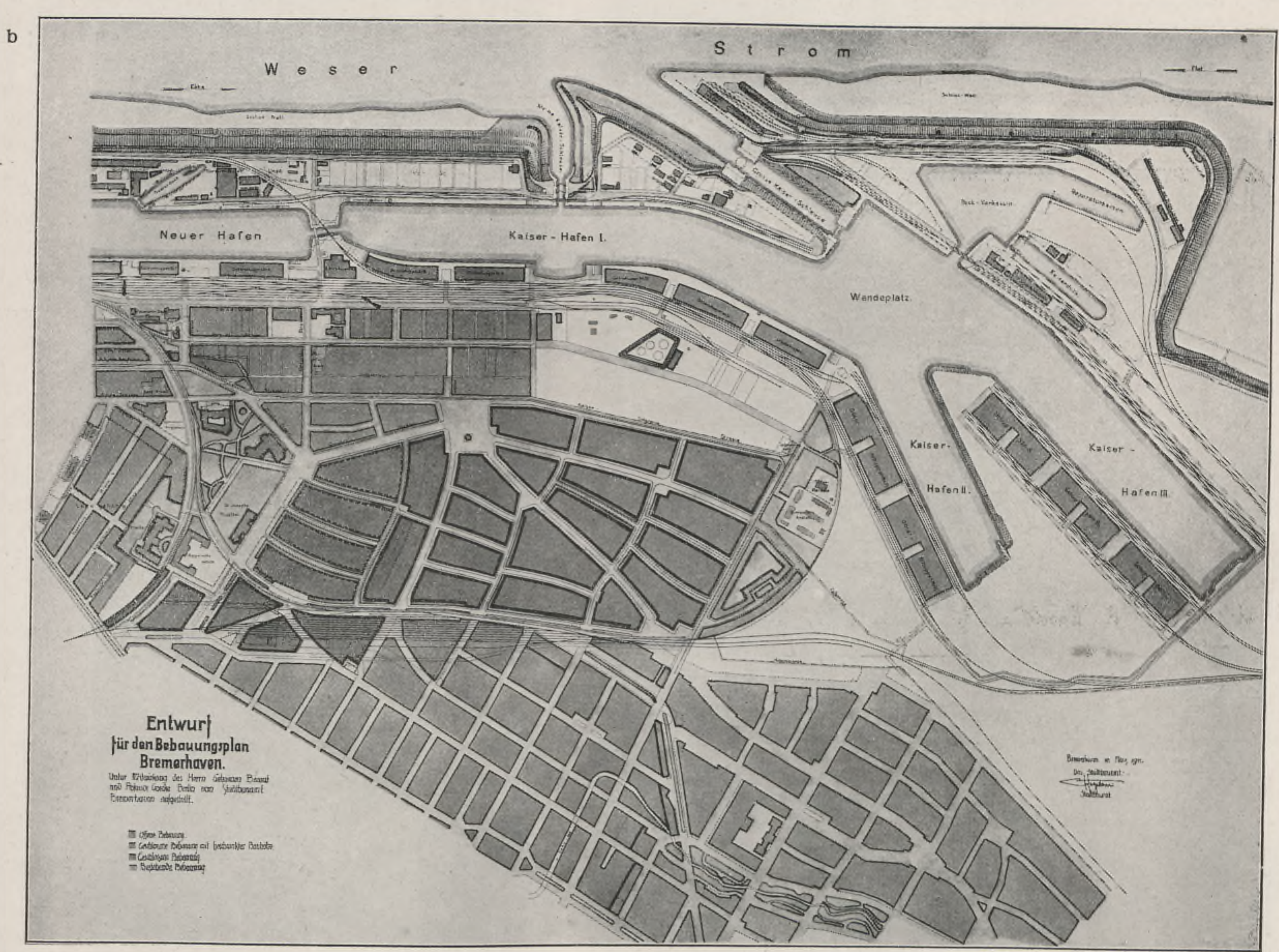
Schaubilder zum Wettbewerb für die Gartenvorstadt Spiegelberge zu Halberstadt (siehe Tafel 9 b)
Verf.: Professor Dr.-Ing. Henrici, Aachen.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a




b




Städteausstellung in Düsseldorf 1912.

Bebauungsplan zur Erweiterung von Bremerhaven.

a. Älterer Plan. b. Neuer Plan.

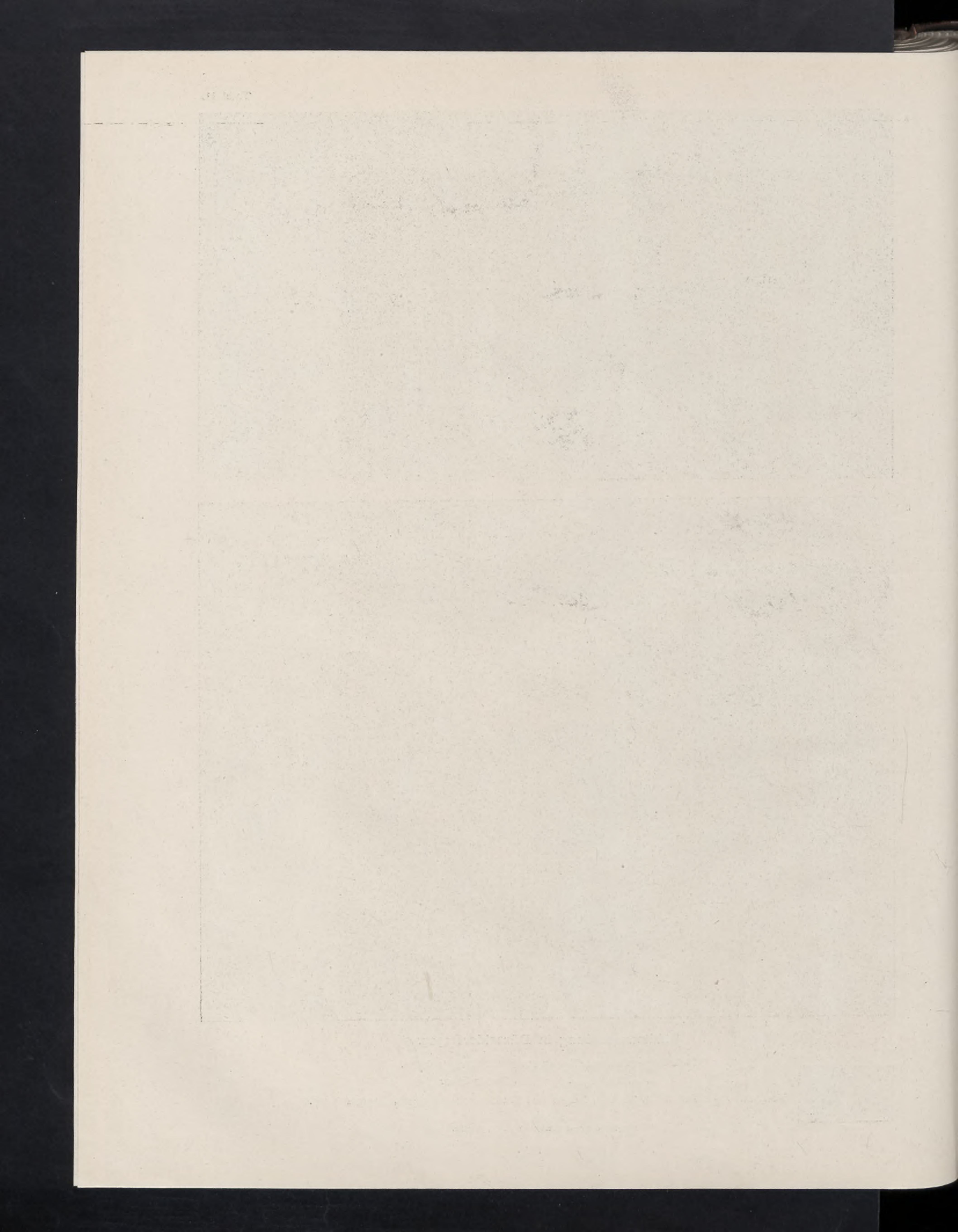
Verf. zu b: Professor Th. Goecke, Berlin und Stadtbaurat Hagedorn, Bremerhaven.

Jahrgang X

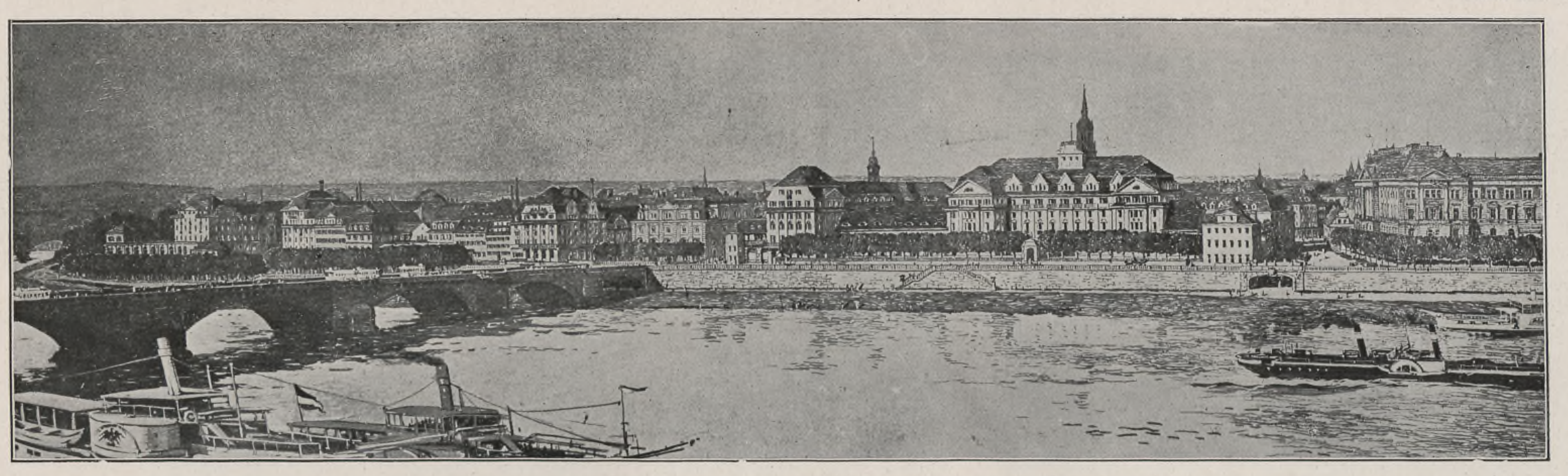



1913

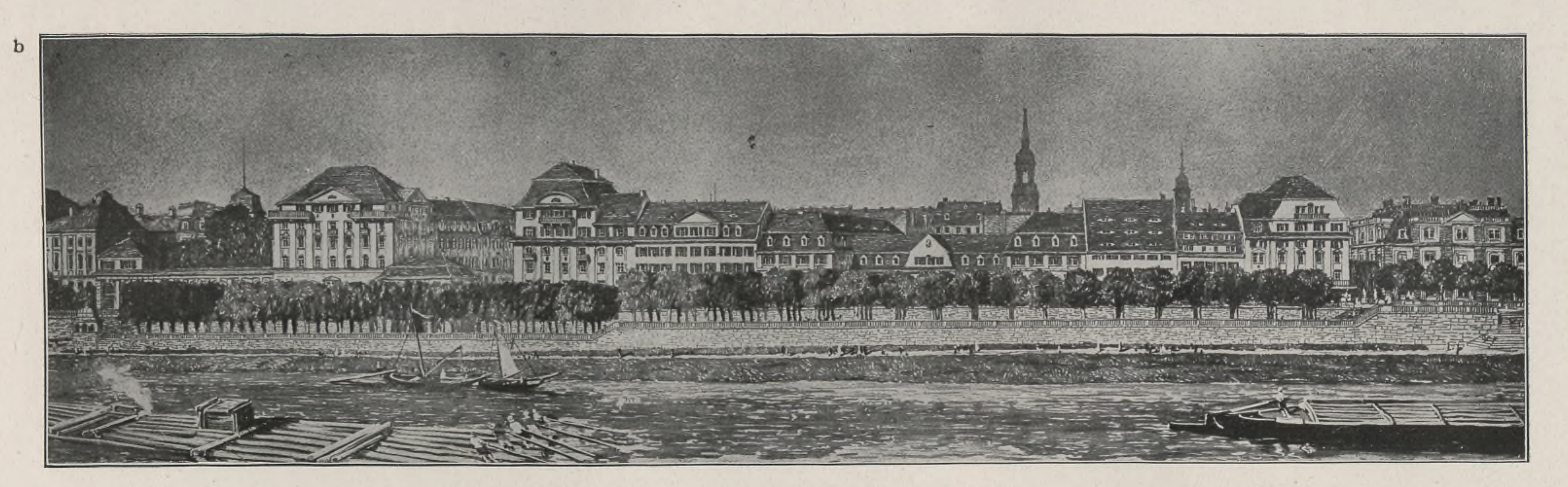
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



b

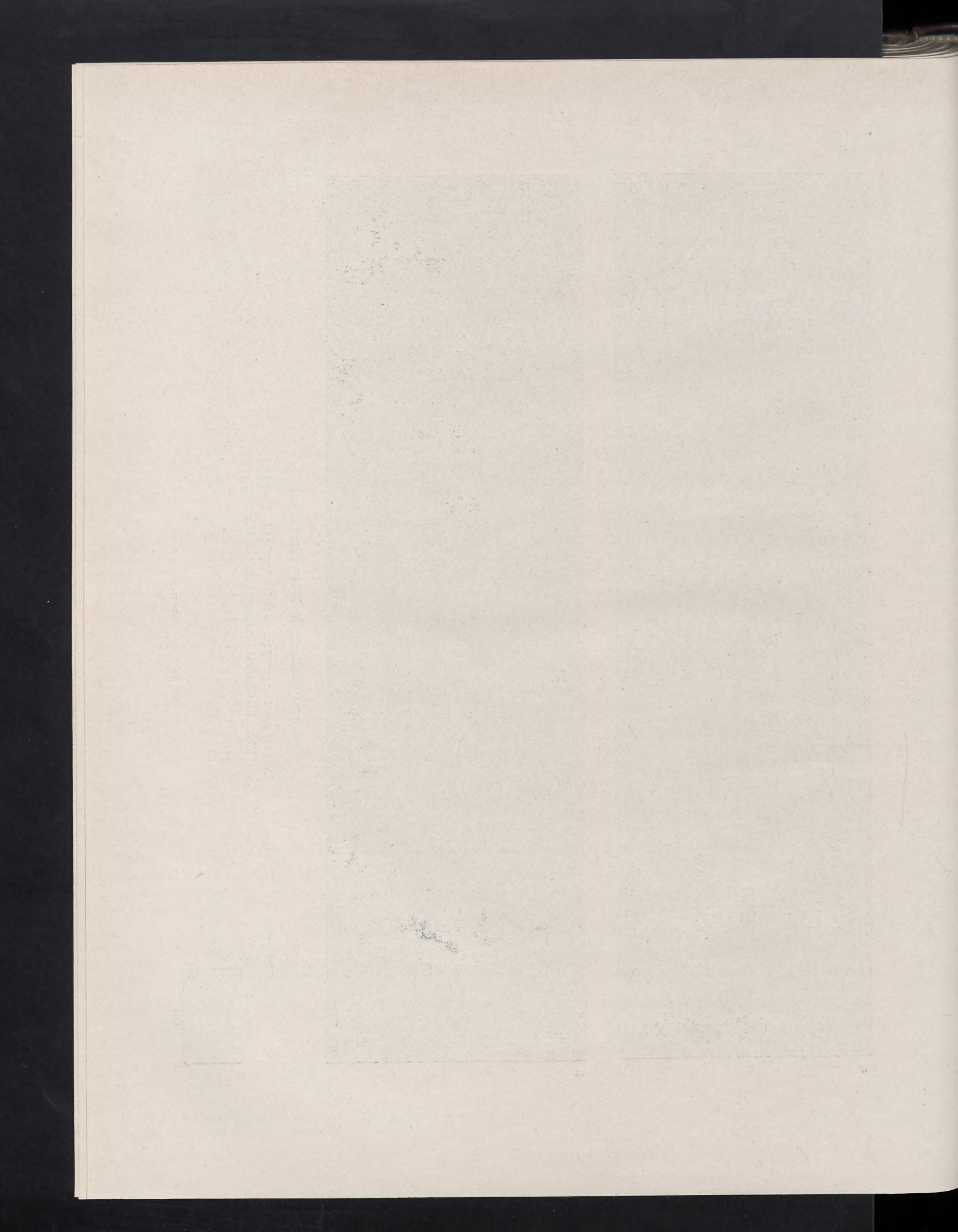


## Städteausstellung in Düsseldorf 1912.

Entwurf zur Neugestaltung des Königsufers in Dresden.
Verf.: Stadtbaurat Professor Erlwein, Dresden.

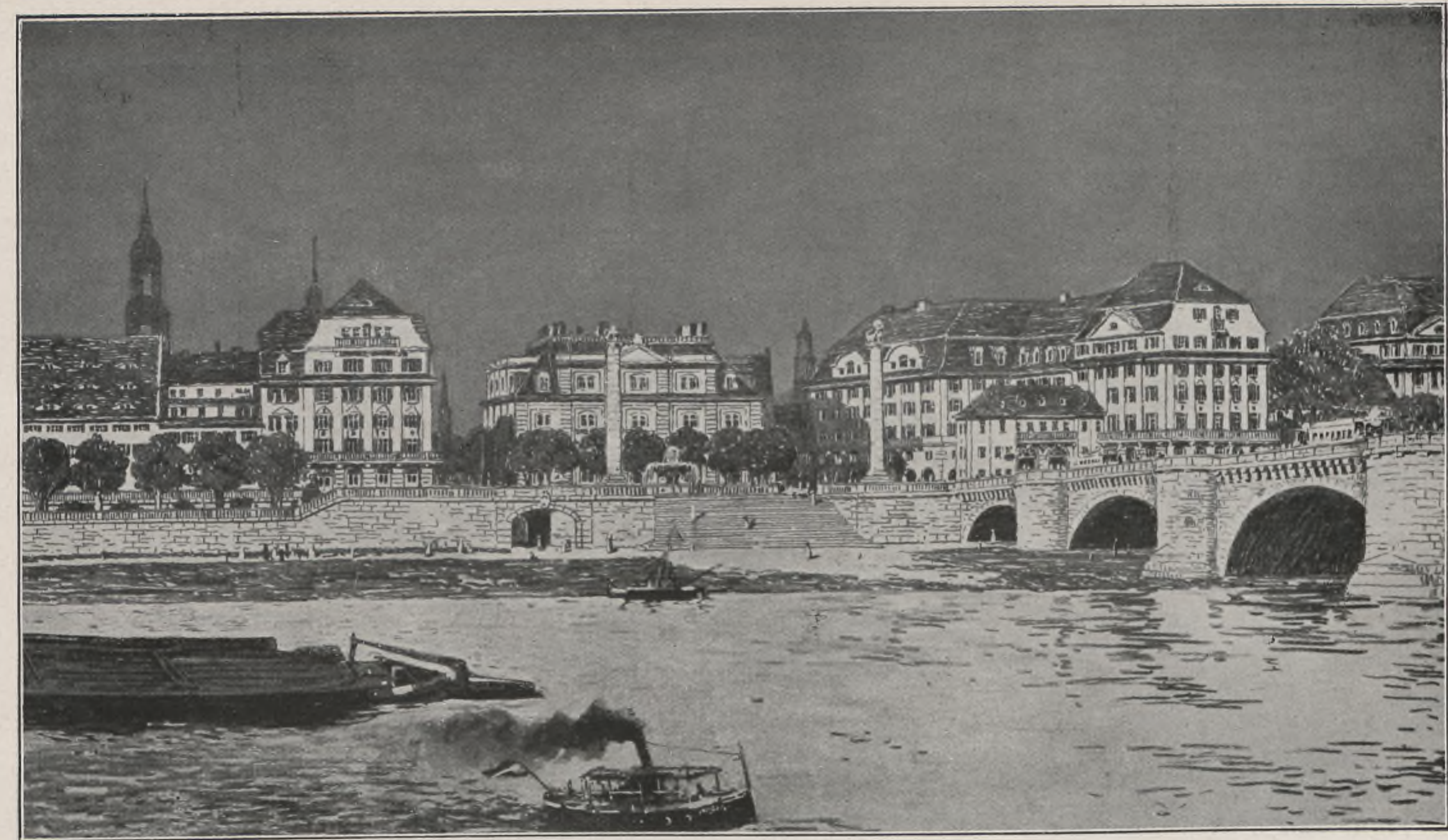
Jahrgang X
DER STÄDTEBAU
1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





c



d



Städteausstellung in Düsseldorf 1912.

Entwurf zur Neugestaltung des Königsufers in Dresden.
Verf.: Stadtbaurat Professor Erlwein, Dresden.

Jahrgang X



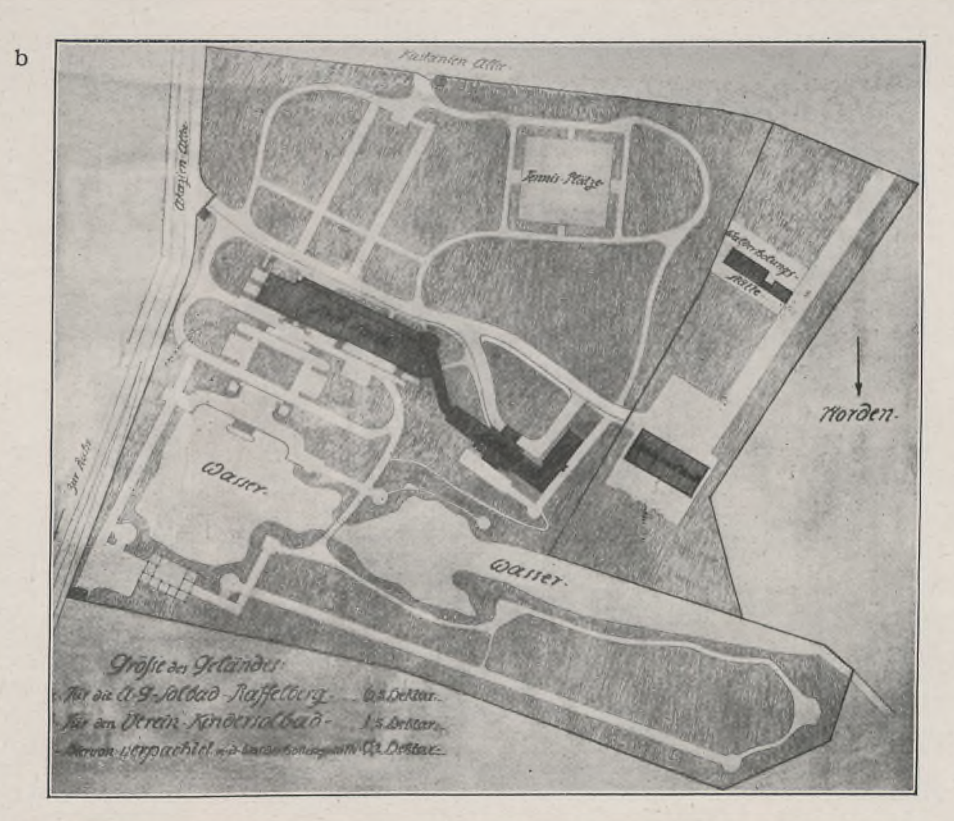

1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a




b




Städteausstellung in Düsseldorf 1912.

a. Pläne zu Durchbrüchen und Straßenregelungen in Worms.
Verf.: Stadtbauamt.

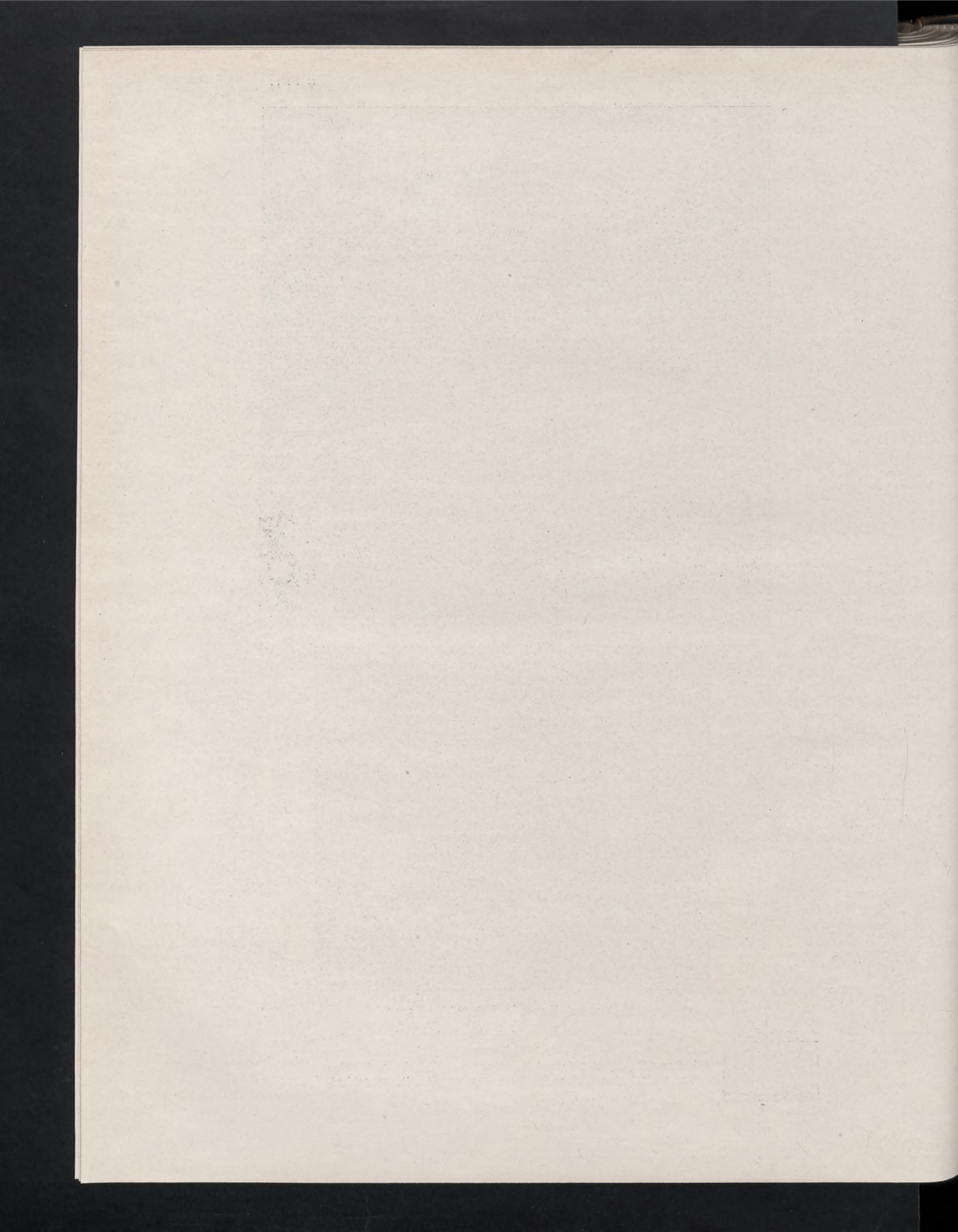
b. Lageplan für das Solbad Raffelberg zu Mühlheim a. d. Ruhr.
Verf.: Gartenbaudirektor Freiherr von Engelhardt, Düsseldorf.

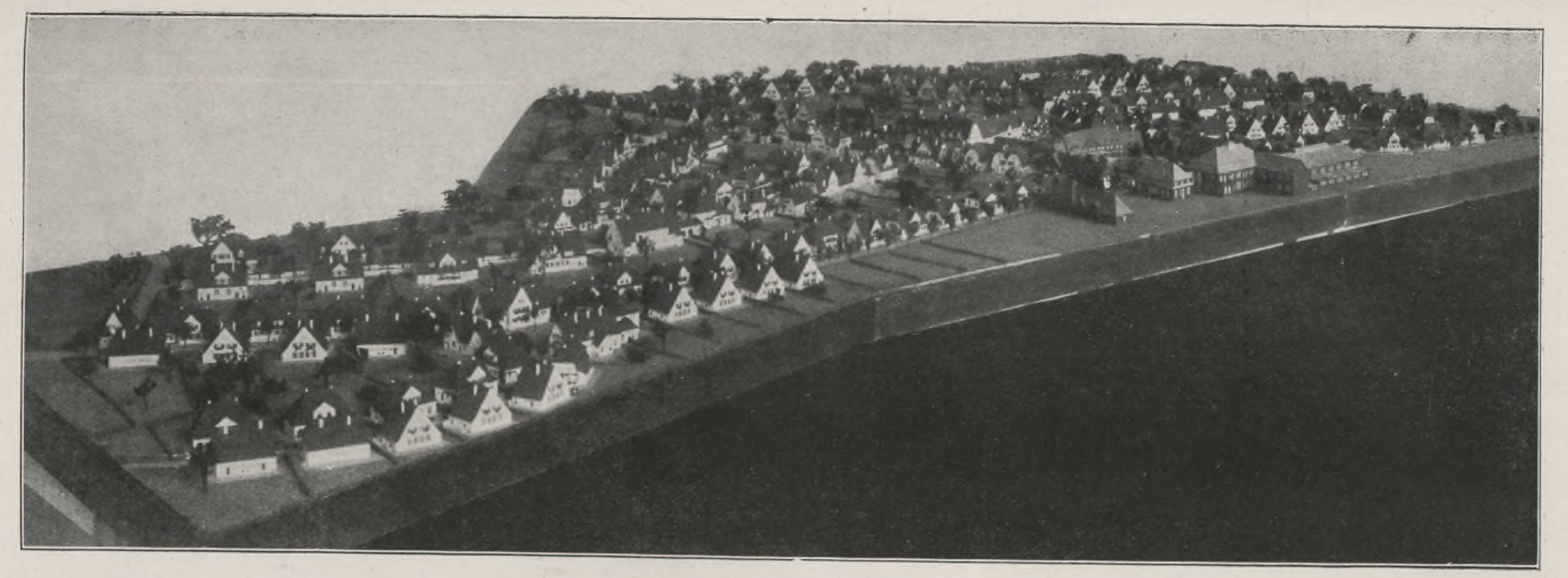







Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





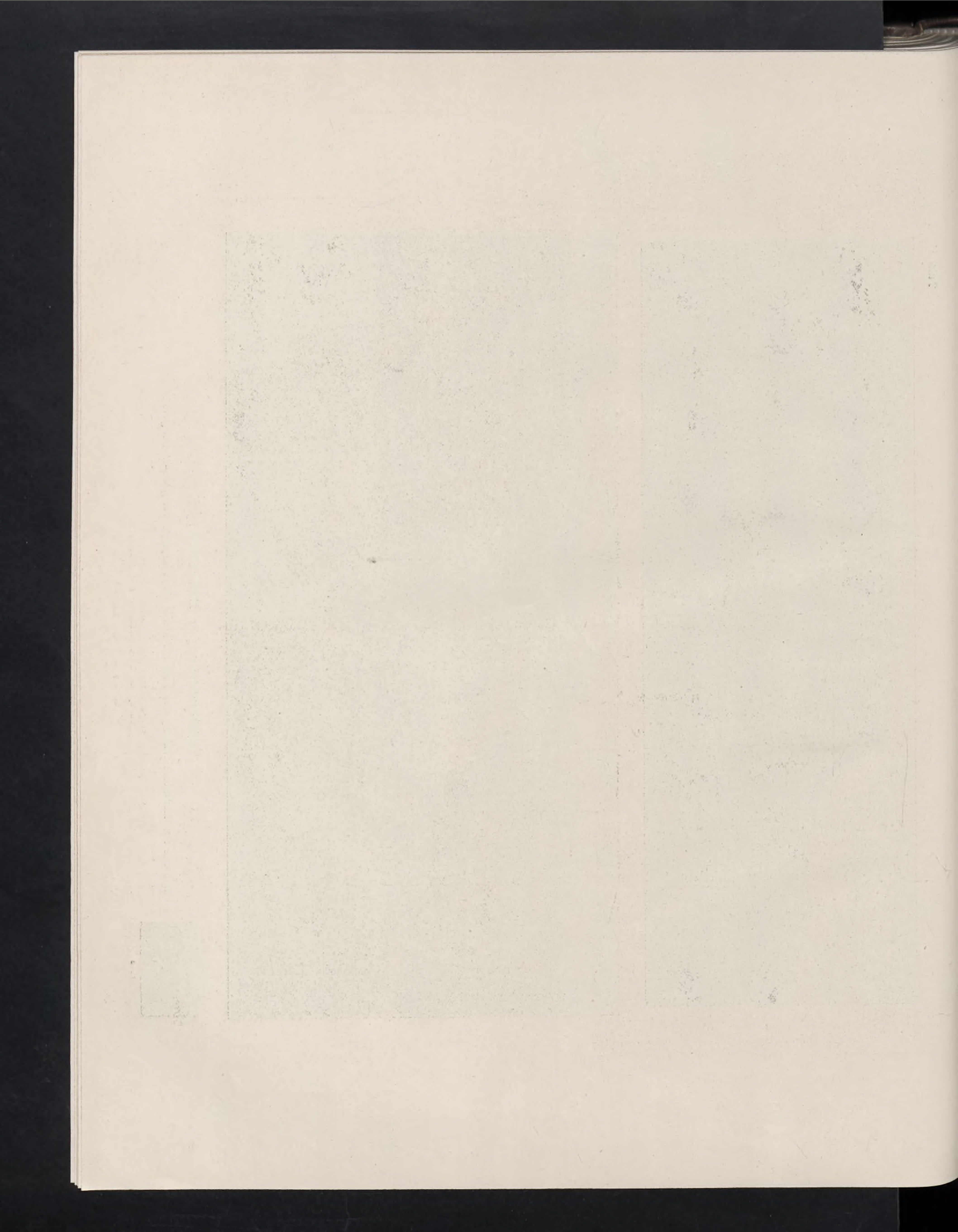


Jahrgang X
DER STÄDTEBAU
1913

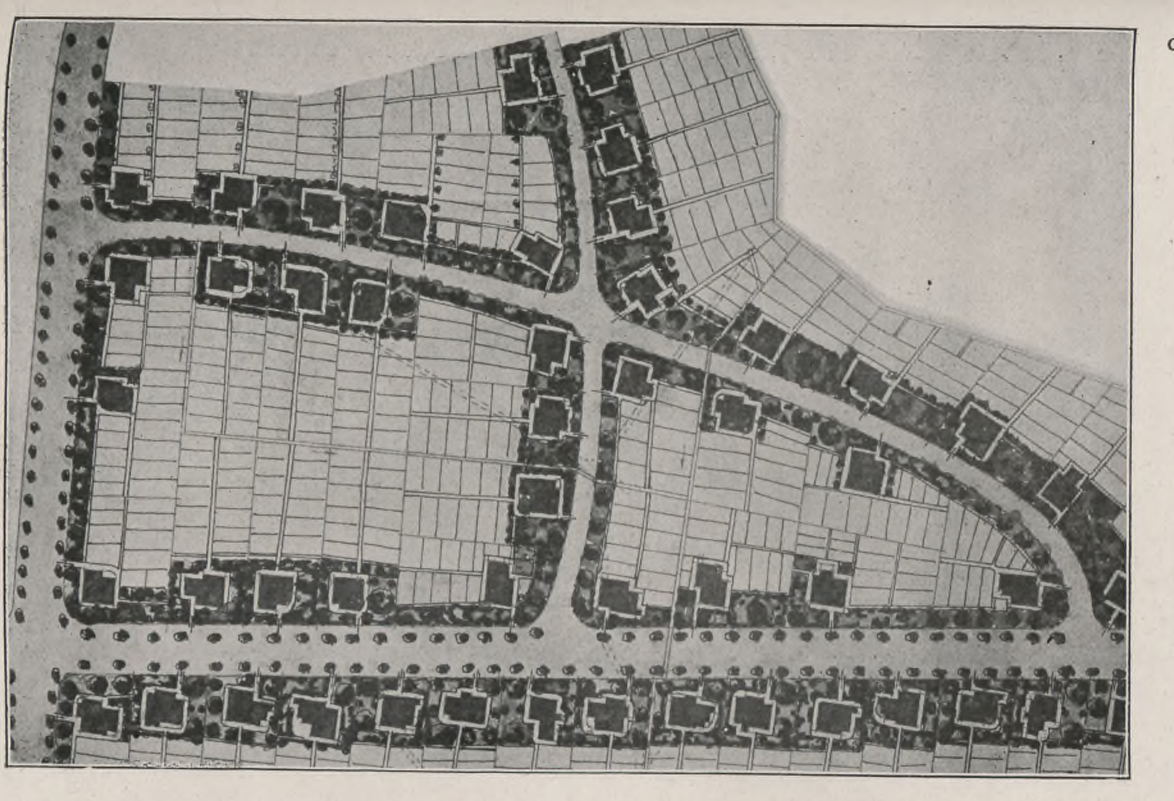
Städteausstellung in Düsseldorf 1912.

Modelle zur Beamtensiedelung der Zeche Viktoria der Harpener Bergbau-Aktiengesellschaft.

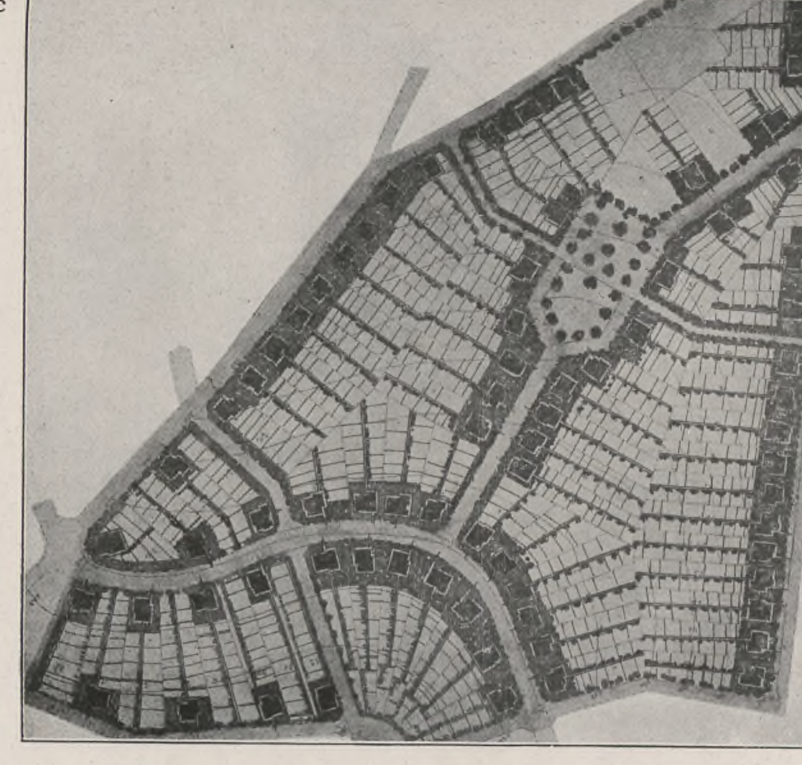
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



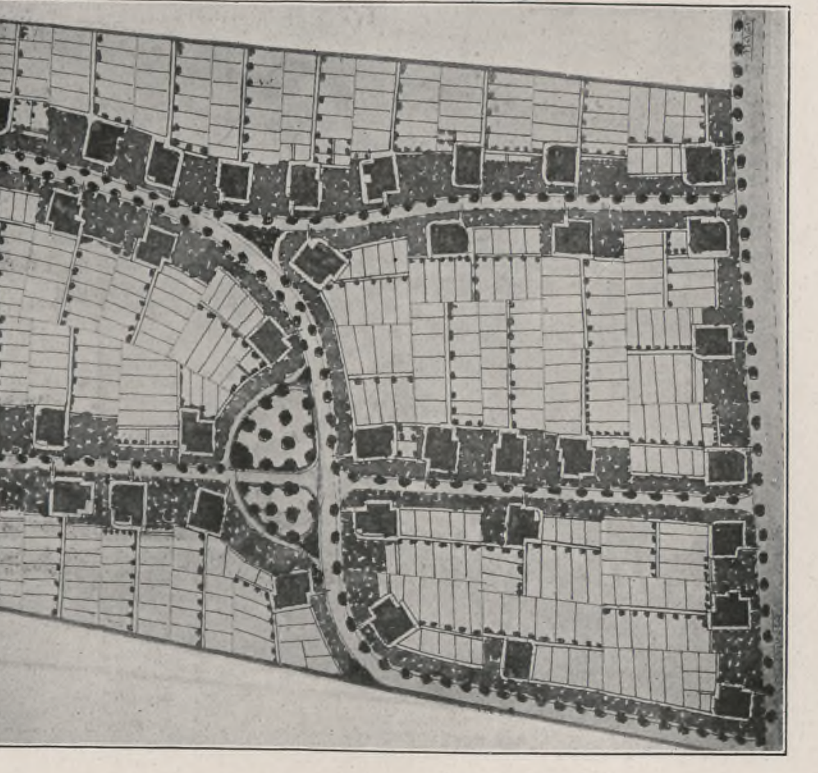
a



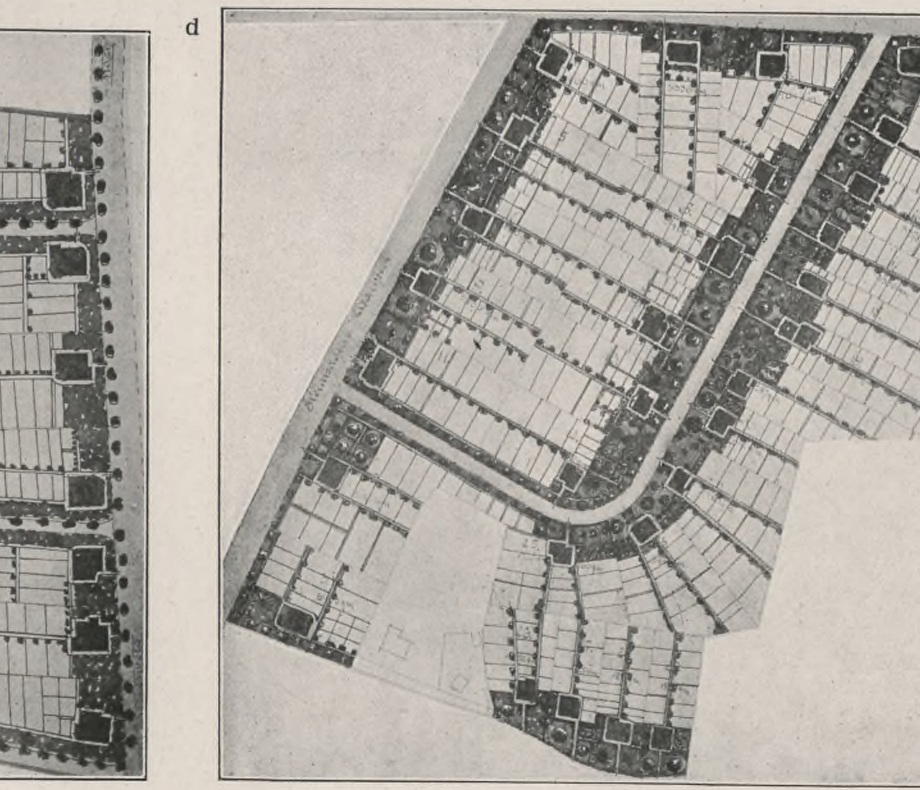
c



b



d



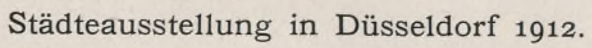
Jahrgang X



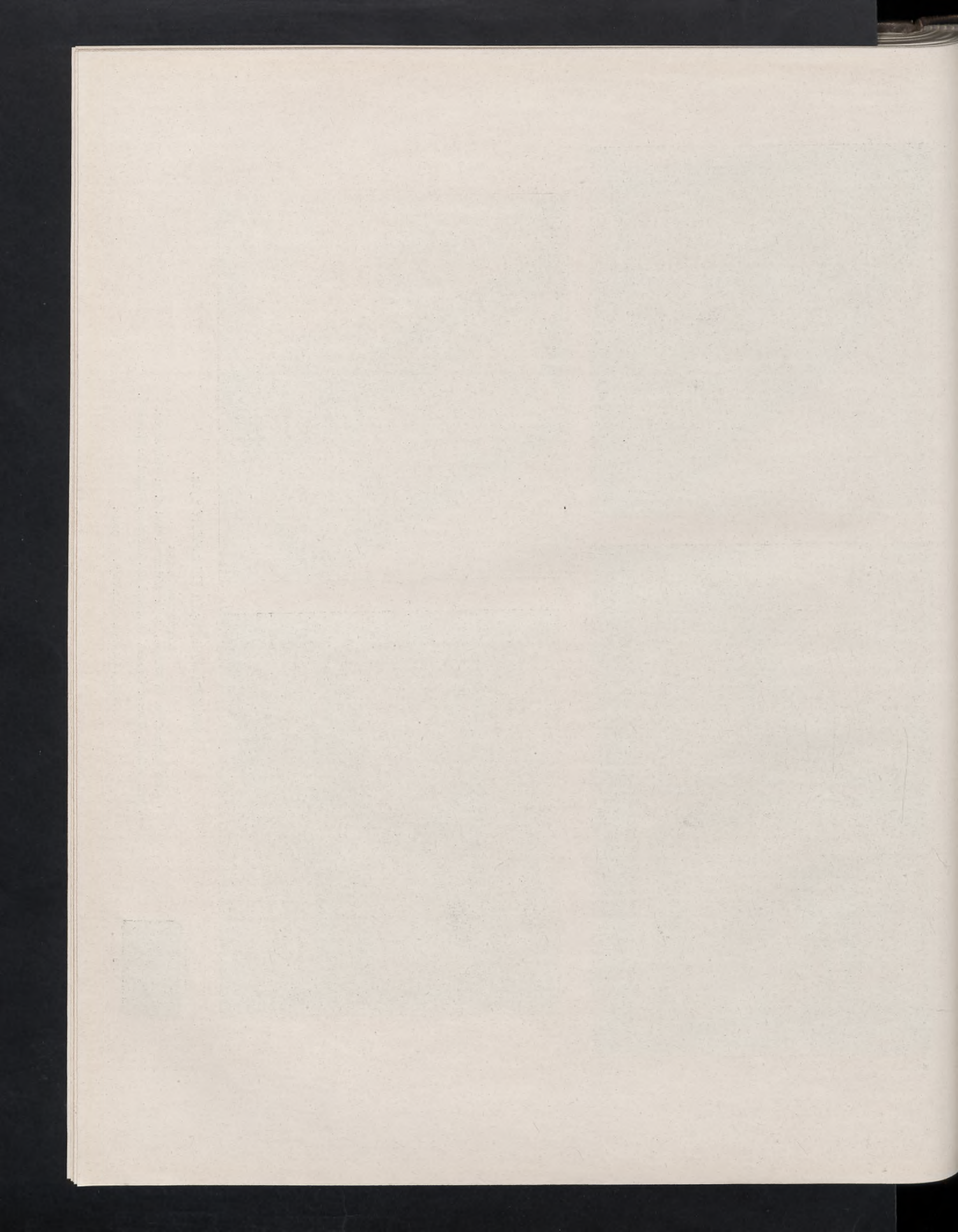

1913

Städteausstellung in Düsseldorf 1912.

Rentgutssiedelungen
a. in Radbod, b. in Wietze, c. in Weidenau und d. in Steinhagen.
Verf.: Königl. Baurat Siebold, Vorstand des Bauamts Bethel b. Bielefeld.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





N E C K A R

Alt-Neckar

Freier Platz

Marktplatz

Der Schleim

Streitwiese

## Straßenquerschnitte

Verkehrsstraßen.

Neckarpromenade

Seckenheimer Landstraße

Dürerstraße

Dürerstraße (Schnitt bei B10.)

Wohnstraßen.

**Bebauungsplan Neu-Ostheim auf Gemarkung Mannheim.**

**Entworfen auf dem Tiefbauamt durch Dipl.-Ing. Ehlgötz.**

Jahrgang X




1913

Gedruckt und verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



Bebauungsplan für Neu-Ostheim der Gemarkung Mannheim.

a. Schmuckplatz, von D 5 des Lageplanes (Doppeltafel 17/18) gesehen.
b. Kirchplatz, von H 3 des Lageplanes (Doppeltafel 17/18) gesehen.

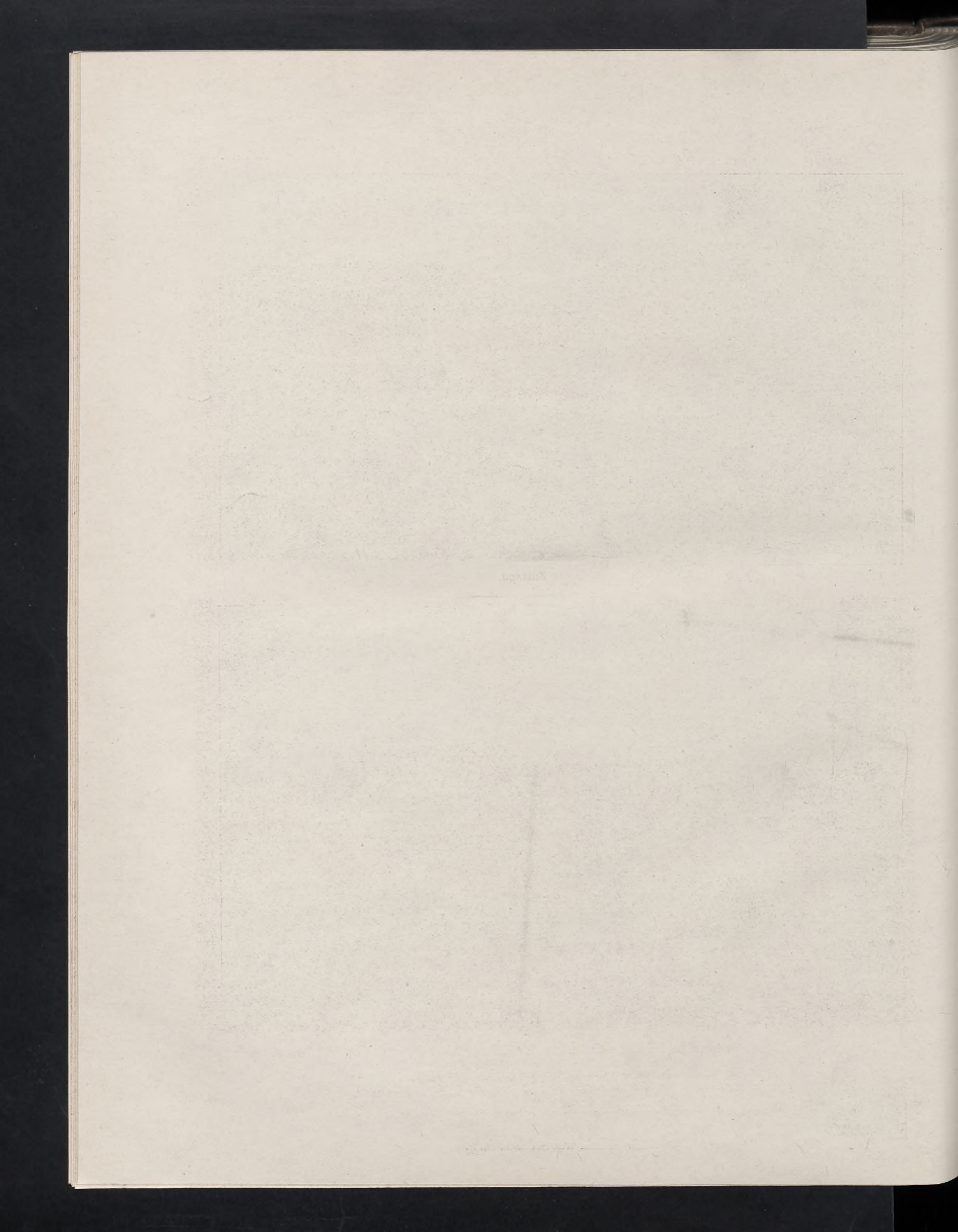
Architekten: Dipl.-Ing. Detert & Ballenstedt, Mannheim.








Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Früherer Zustand.



Heutiger Zustand.

Jahrgang X



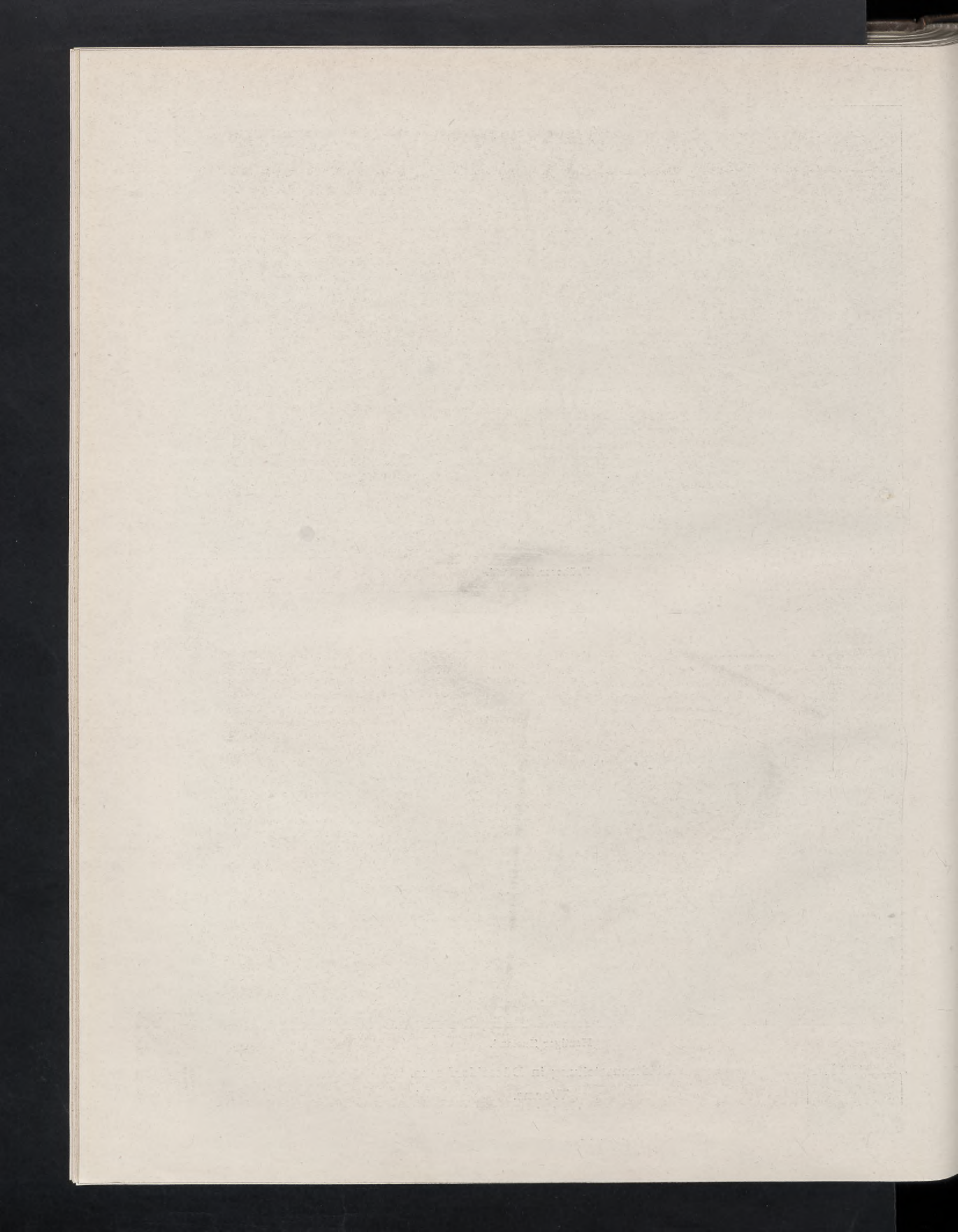

1913

Städteausstellung in Düsseldorf 1912.

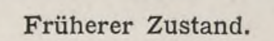
Worms.

Am Andreastor.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







Früherer Zustand.

Heutiger Zustand.

# Städteausstellung in Düsseldorf 1912.

## Worms.

Stephansgasse.

Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

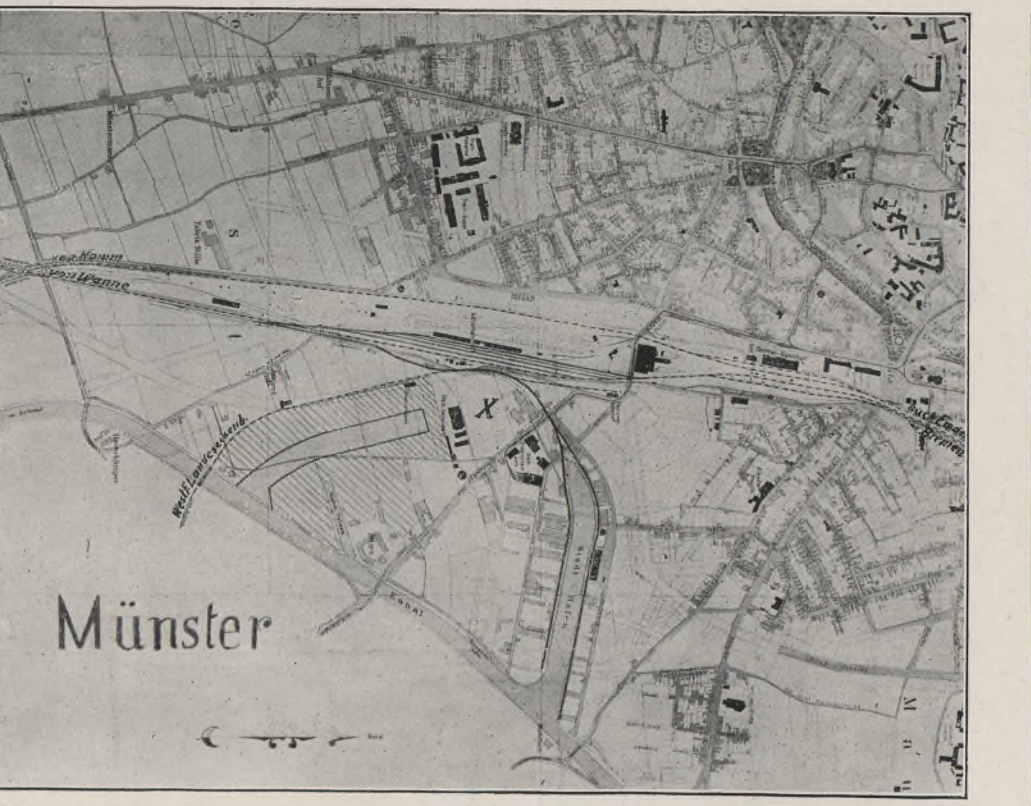



Abb. 1.

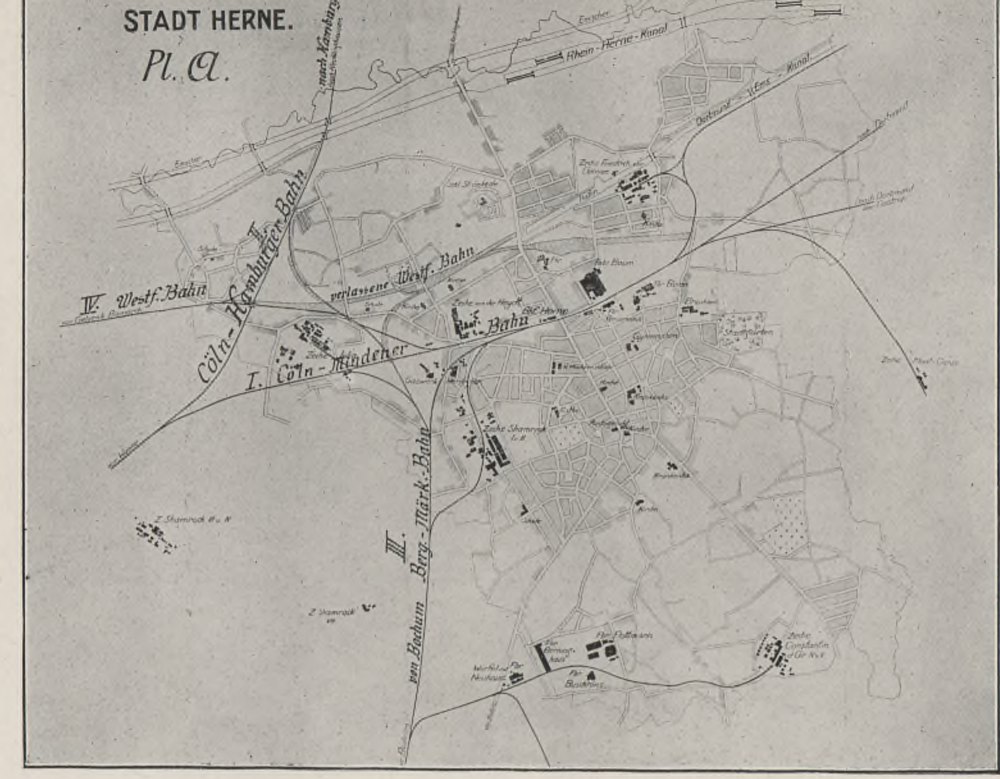



Abb. 2.

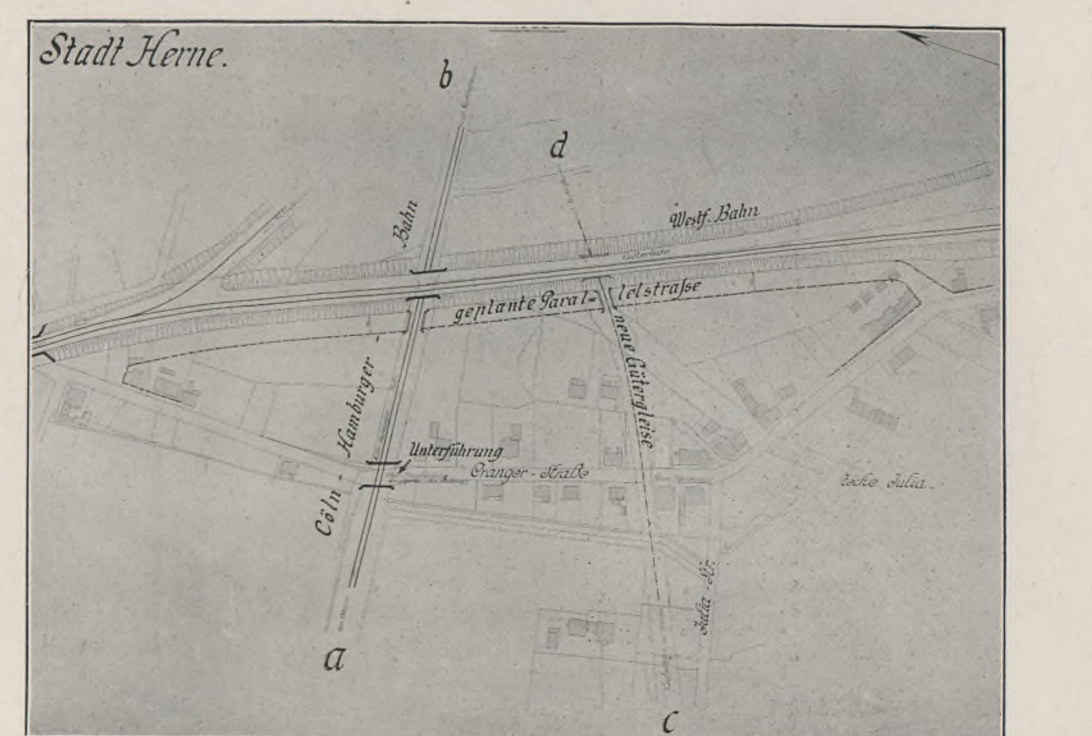



Abb. 3.

Abb. 4.

Jahrgang X

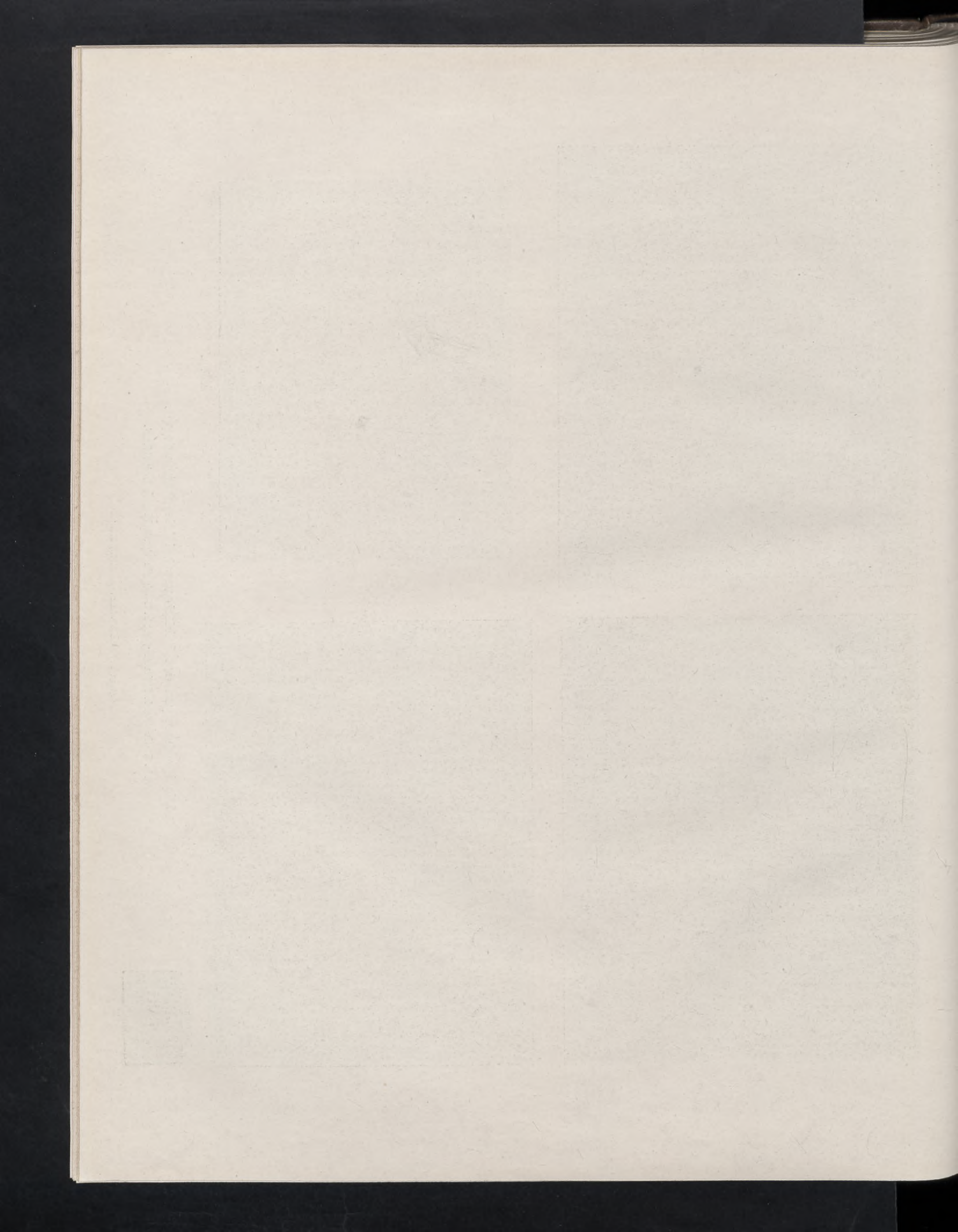



1913

## Die Forderungen des Städtebaues bei Eisenbahnanlagen.

Abb. 1 die Stadt Münster, Abb. 2—4 die Stadt Herne betreffend.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



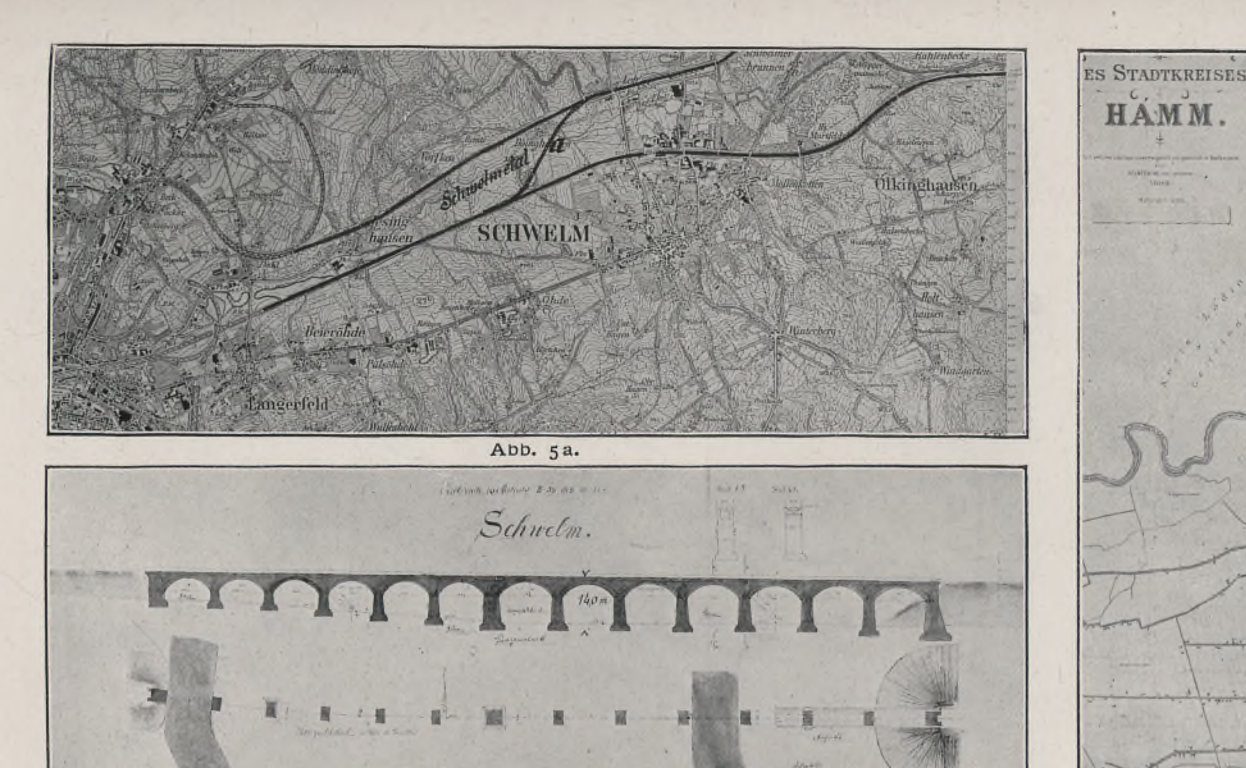



Abb. 5a.

Abb. 5b.

Abb. 6.

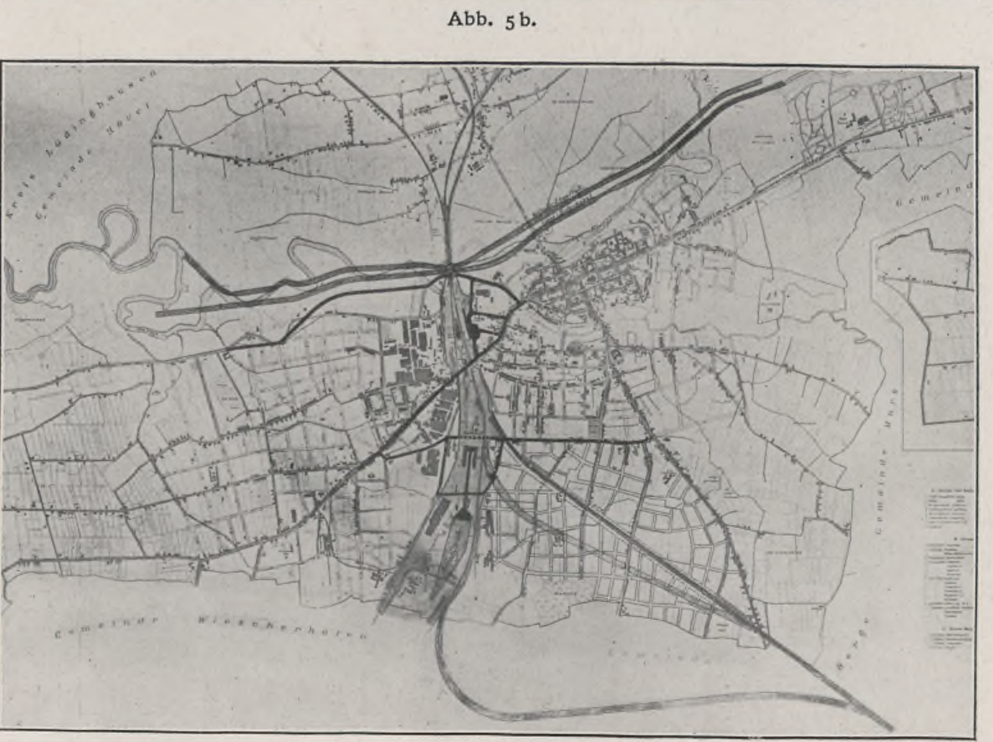


Abb. 7.

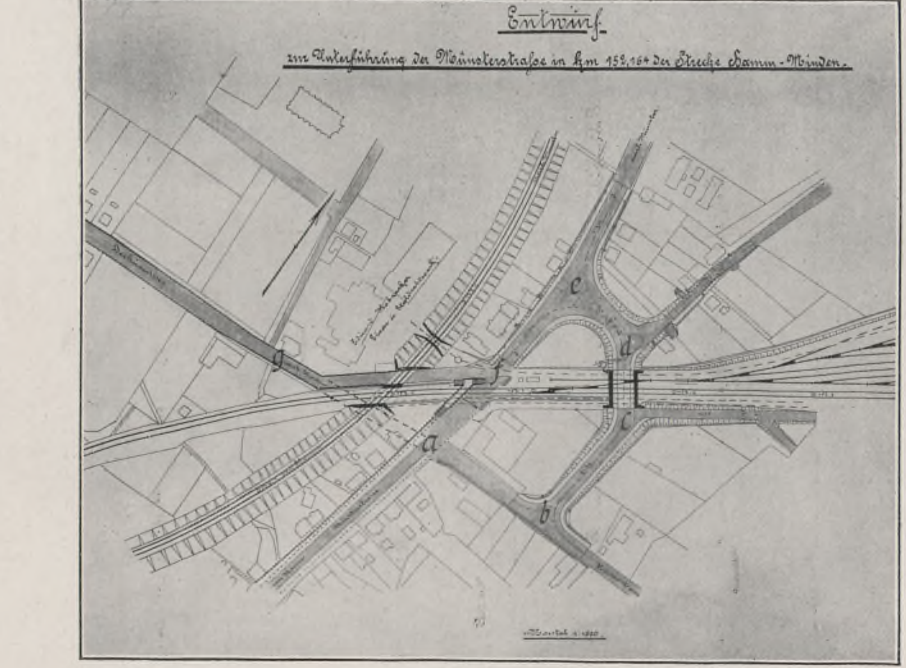


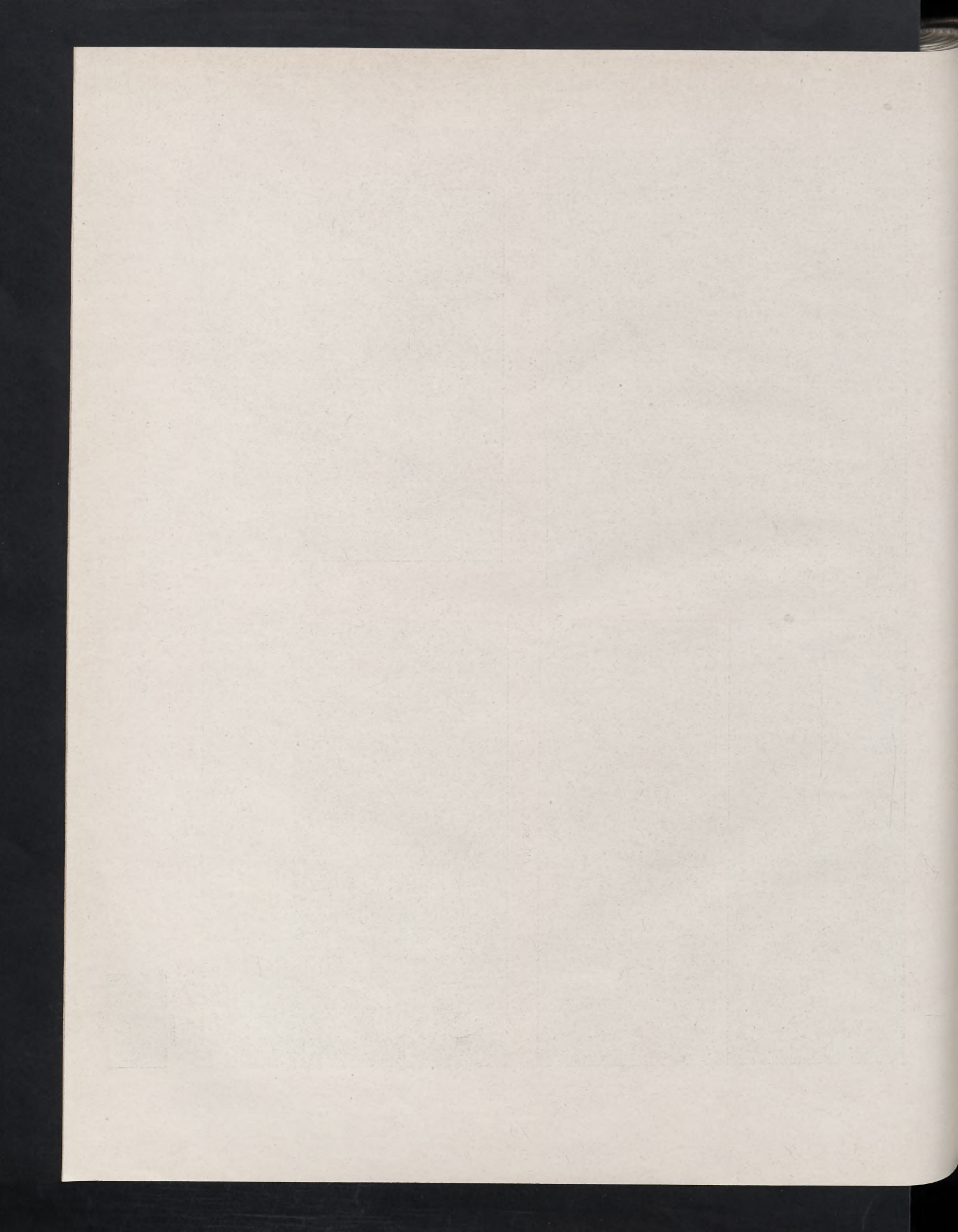

Abb. 8.


Jahrgang X
DER STÄDTEBAU
1913

## Die Forderungen des Städtebaues bei Eisenbahnanlagen.

Abb. 5a und b die Stadt Schwelm, Abb. 6—8 die Stadt Hamm betreffend.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Bebauungsplanentwurf für die Gohliser Schlosswiesen in Leipzig.

Bebauungsplan für die Gohliser Schloßwiesen in Leipzig.

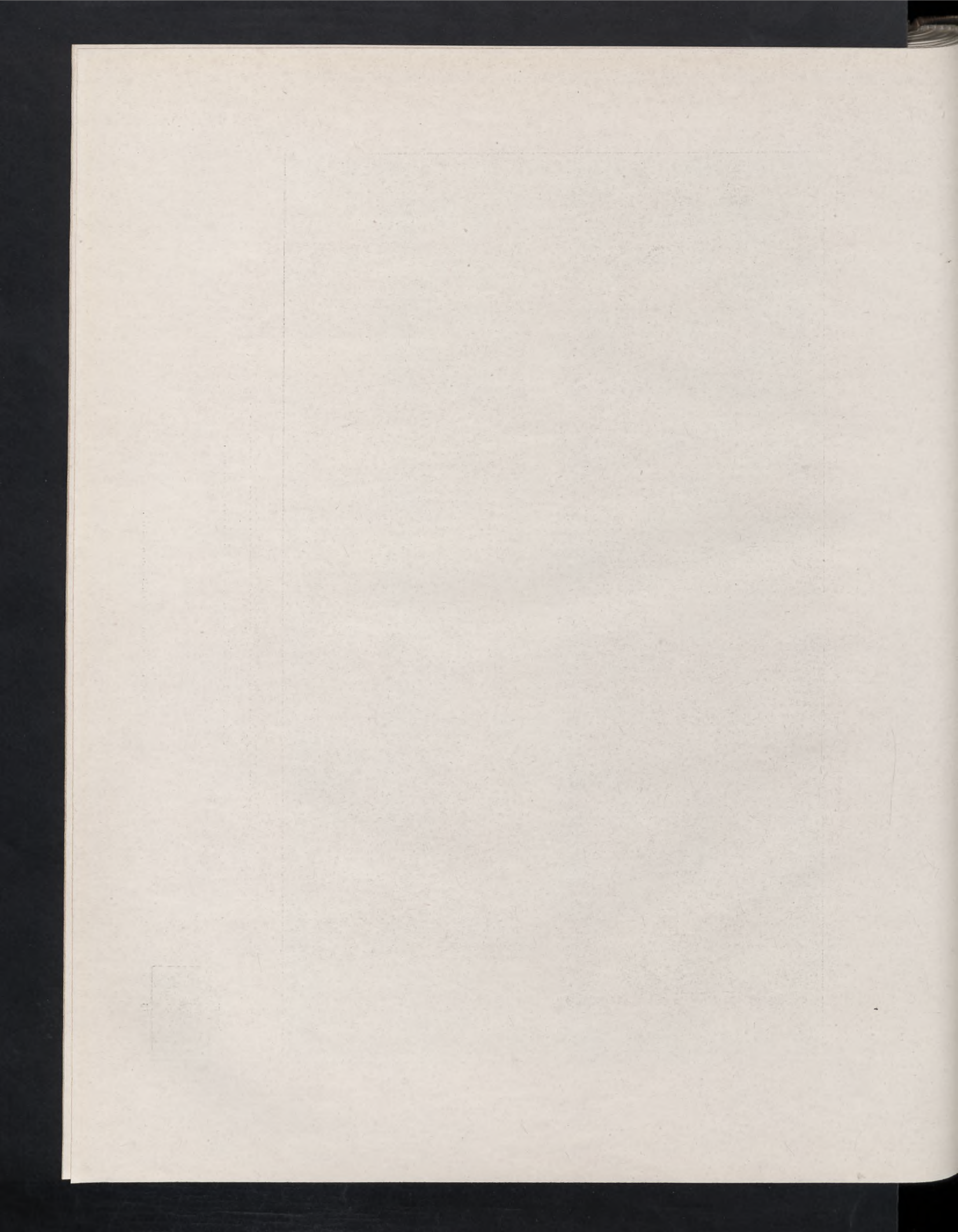
Neuer Plan von Stadtbauinspektor Hans Strobel, Leipzig.

Jahrgang X

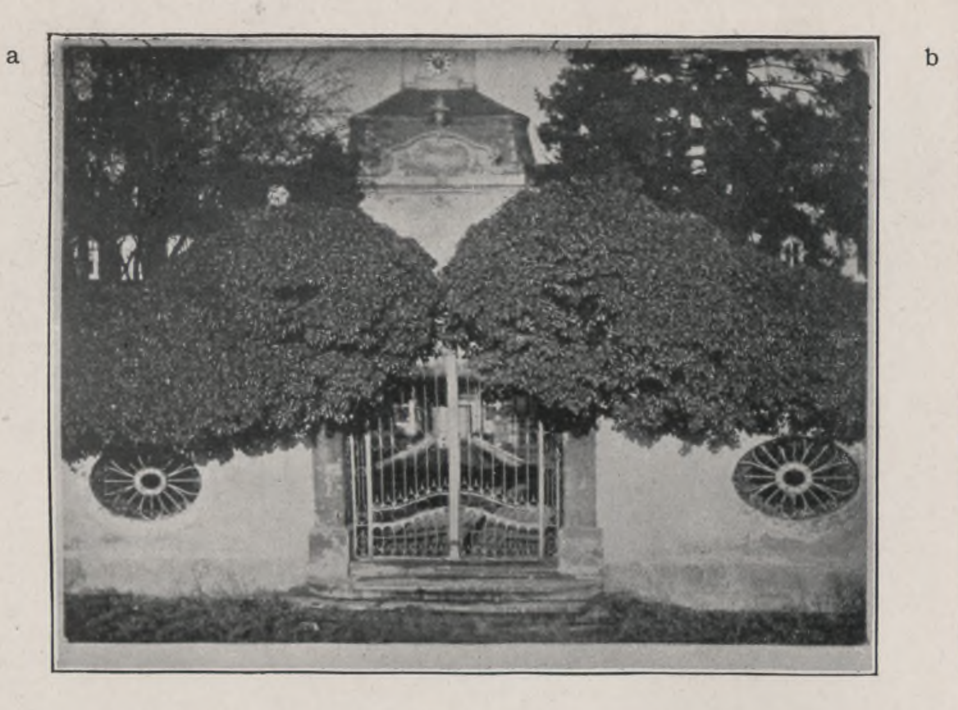



1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



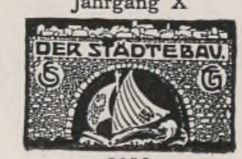
b



c




Jahrgang X

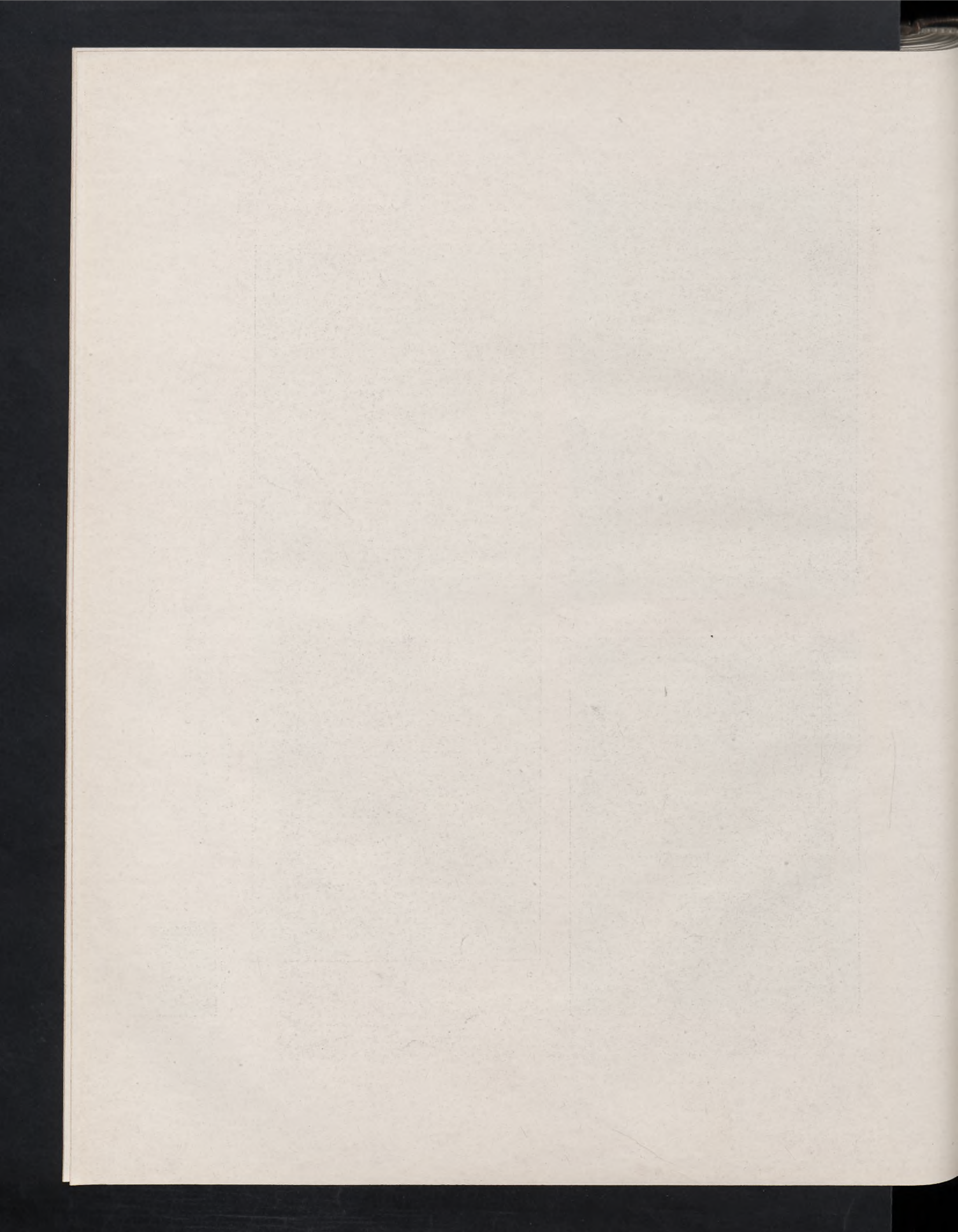


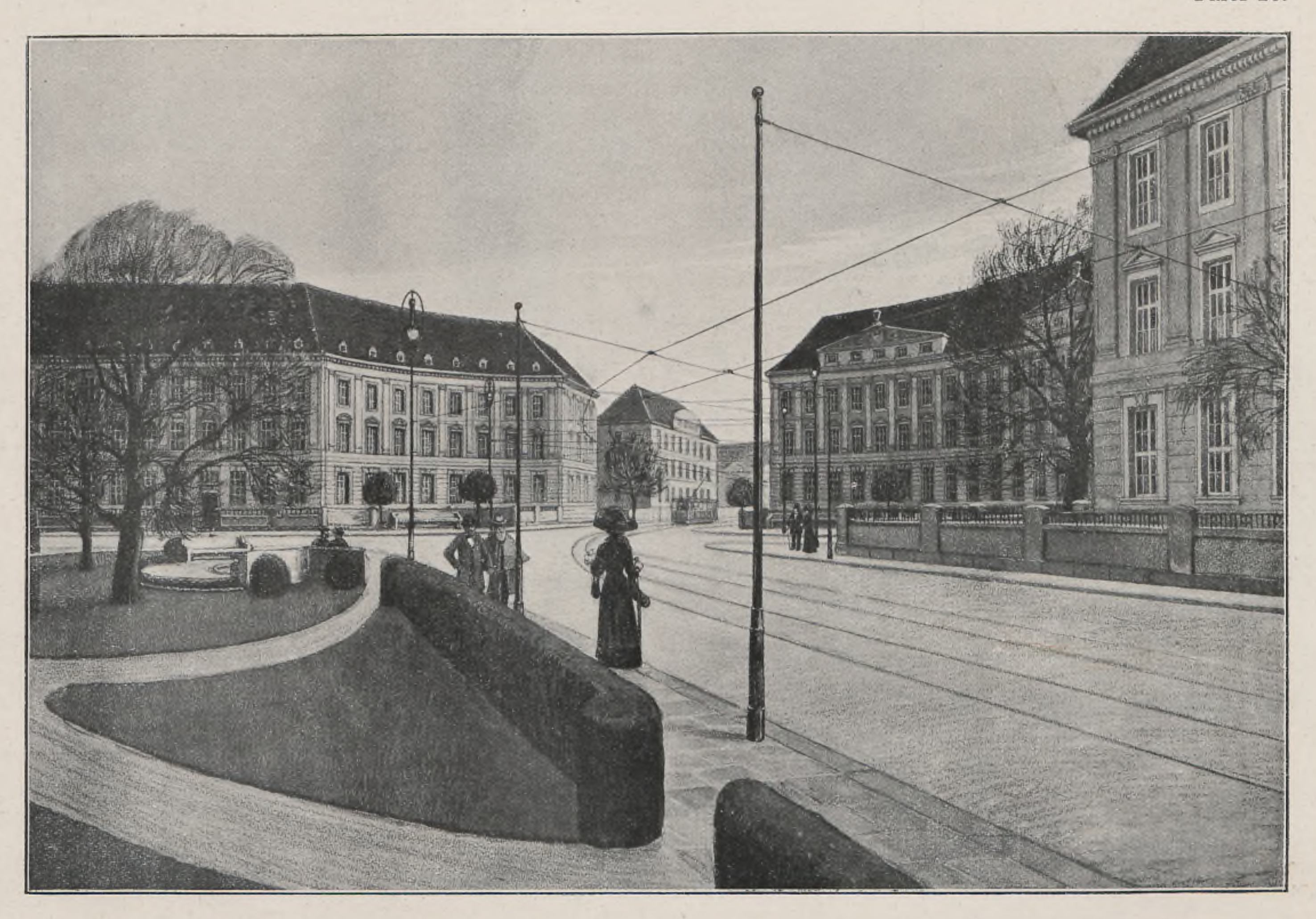

1913

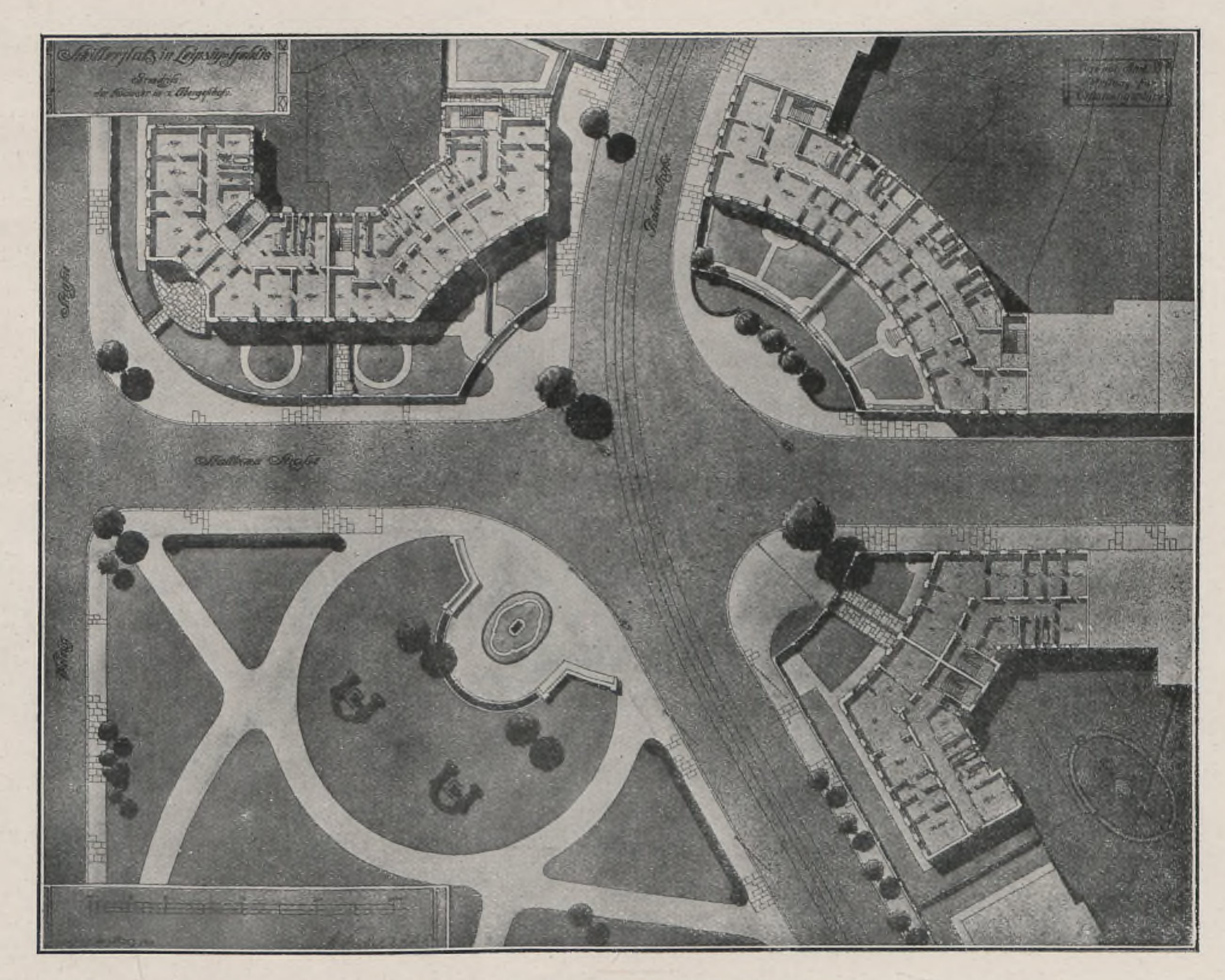
Bebauungsplan für die Gohliser Schloßwiesen in Leipzig.

a. Gohliser Schlößchen. b. Blick aus der Herrenallee auf das Gohliser Schlößchen nach dem neuen Plan von H. Strobel. c. Alter Plan.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.









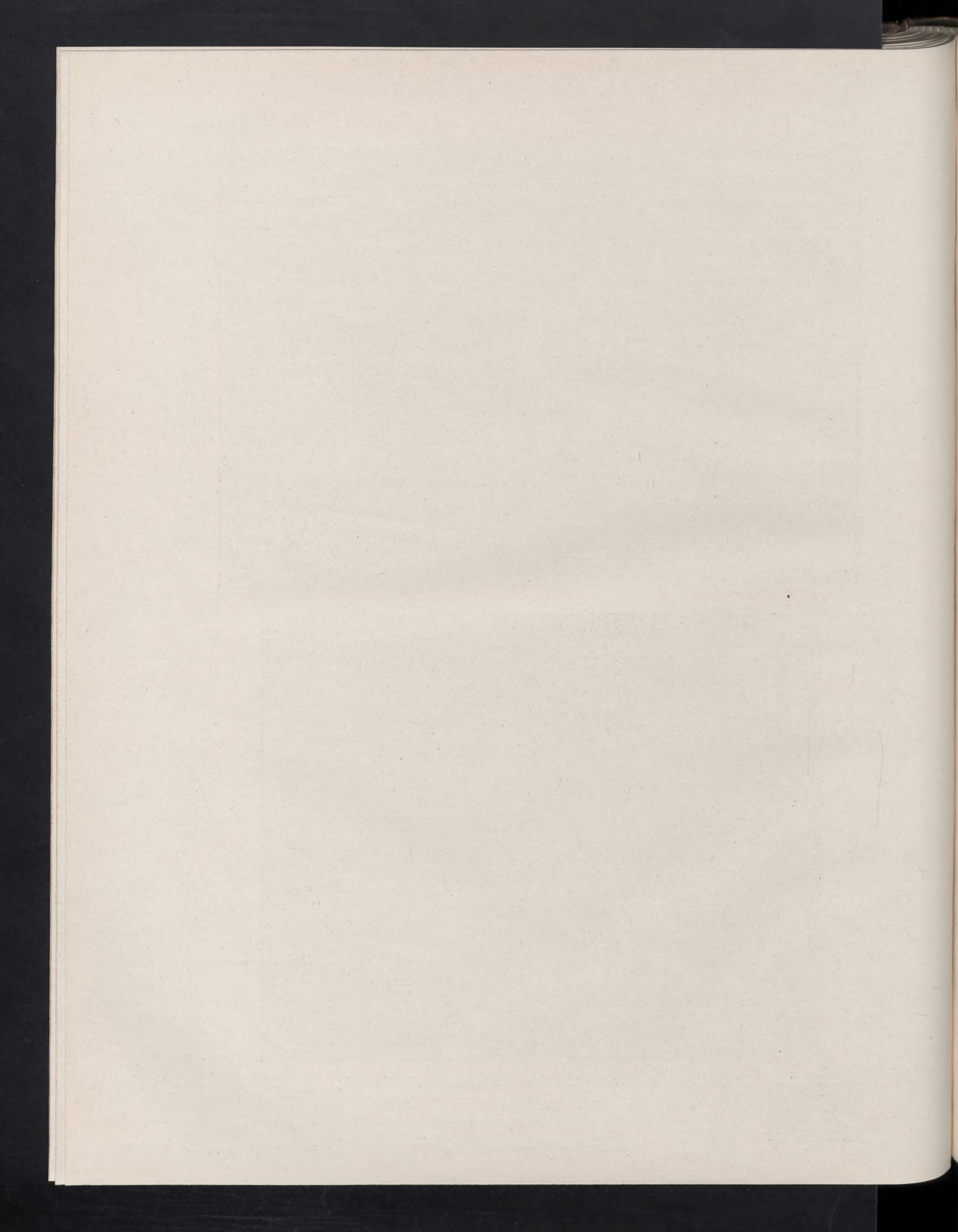


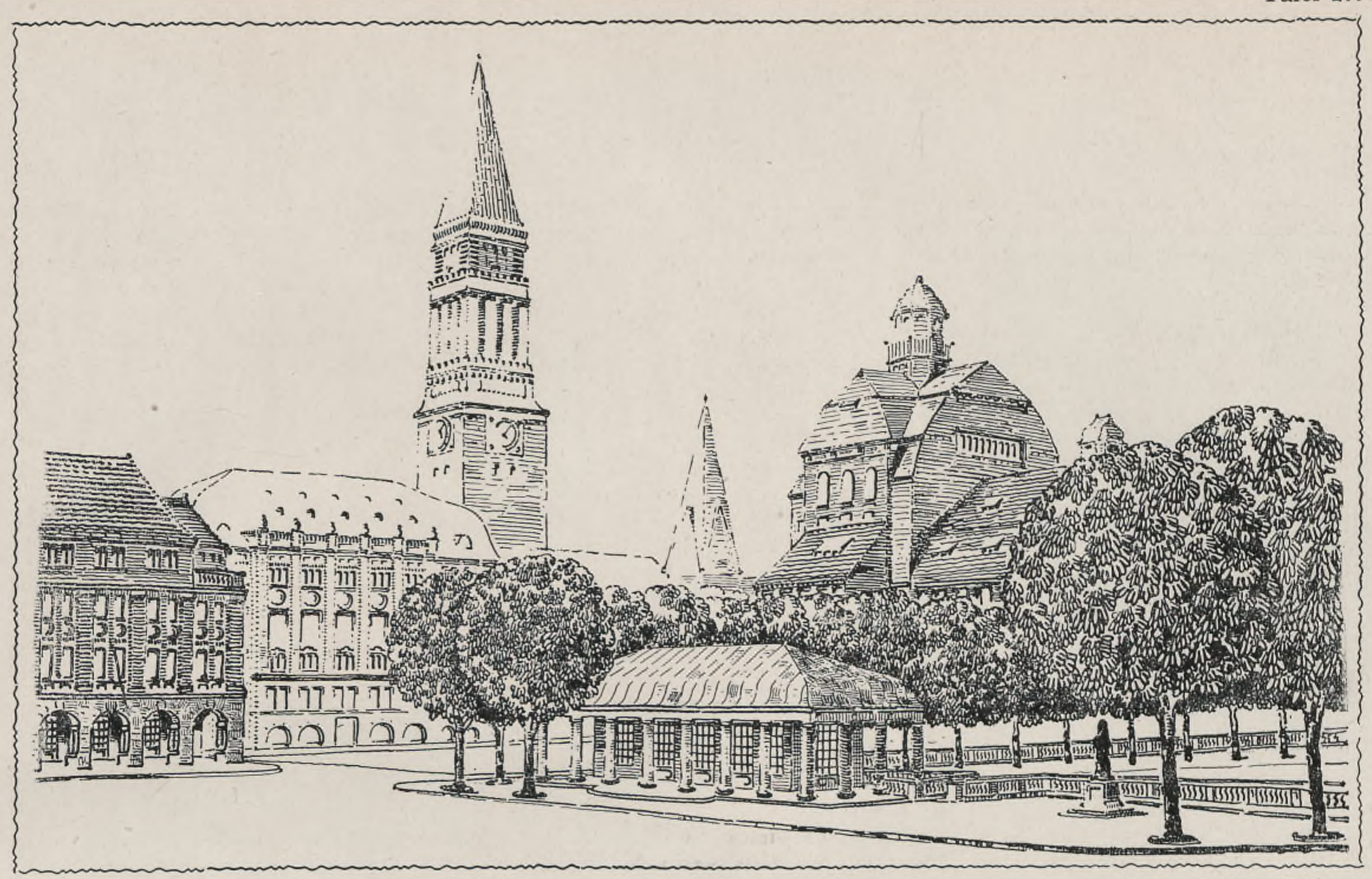


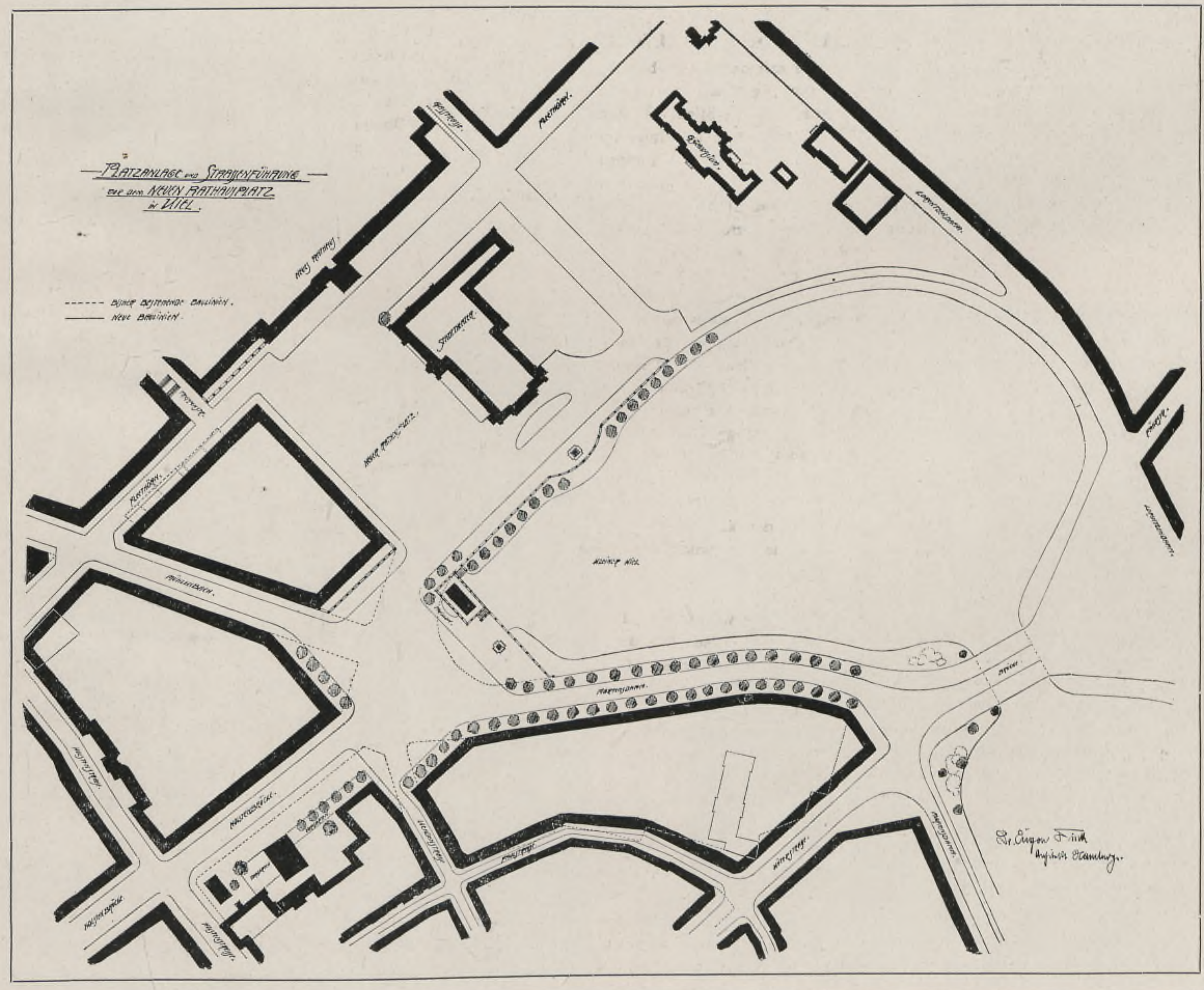
Bebauungsplan für die Gohliser Schloßwiesen in Leipzig.

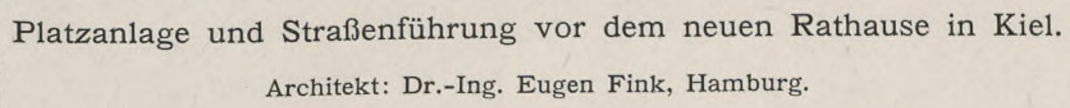
Platz am Schillerhain.
Neuer Plan von Hans Strobel, Leipzig.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







Platzanlage und Straßenführung vor dem neuen Rathause in Kiel.

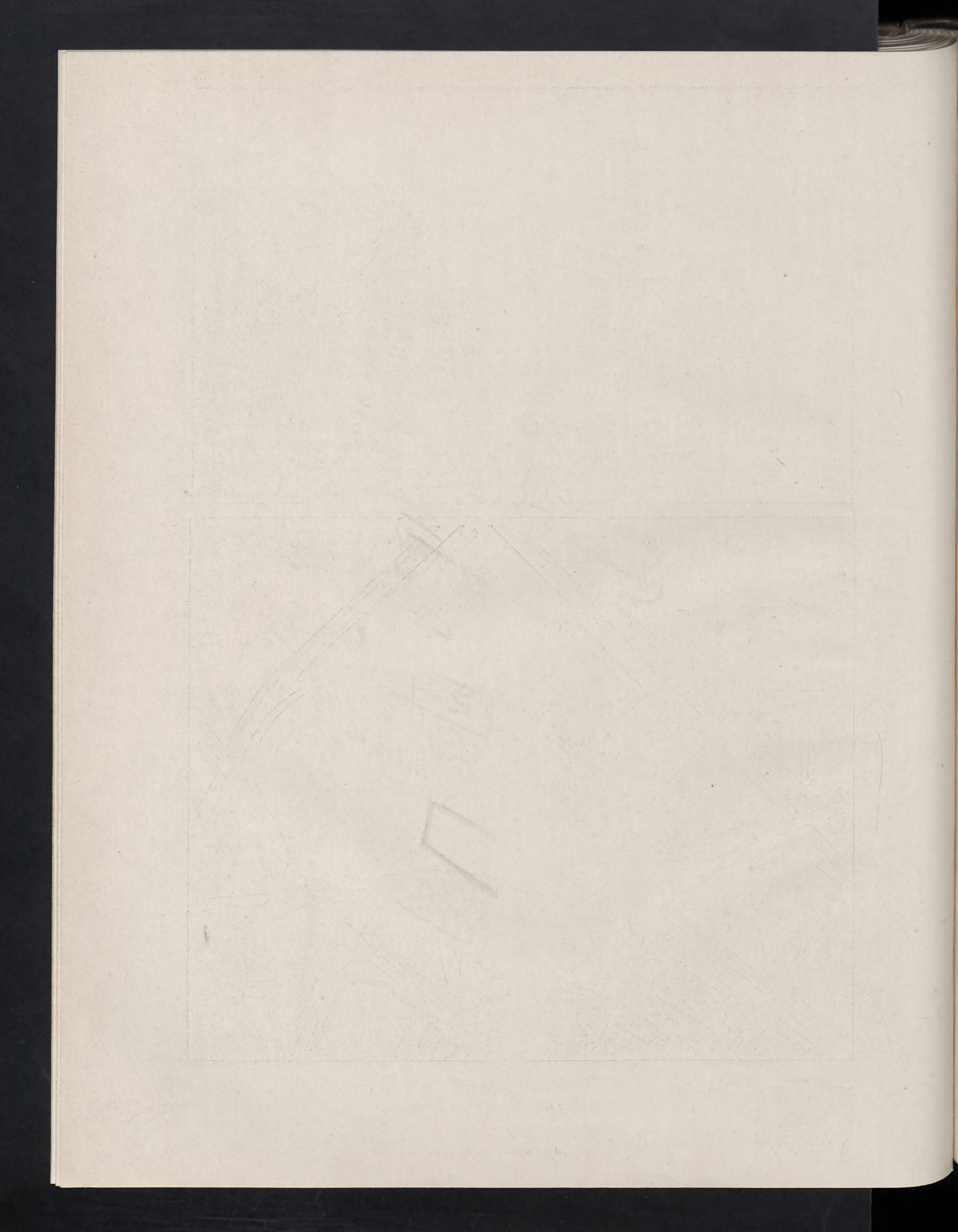
Architekt: Dr.-Ing. Eugen Fink, Hamburg.

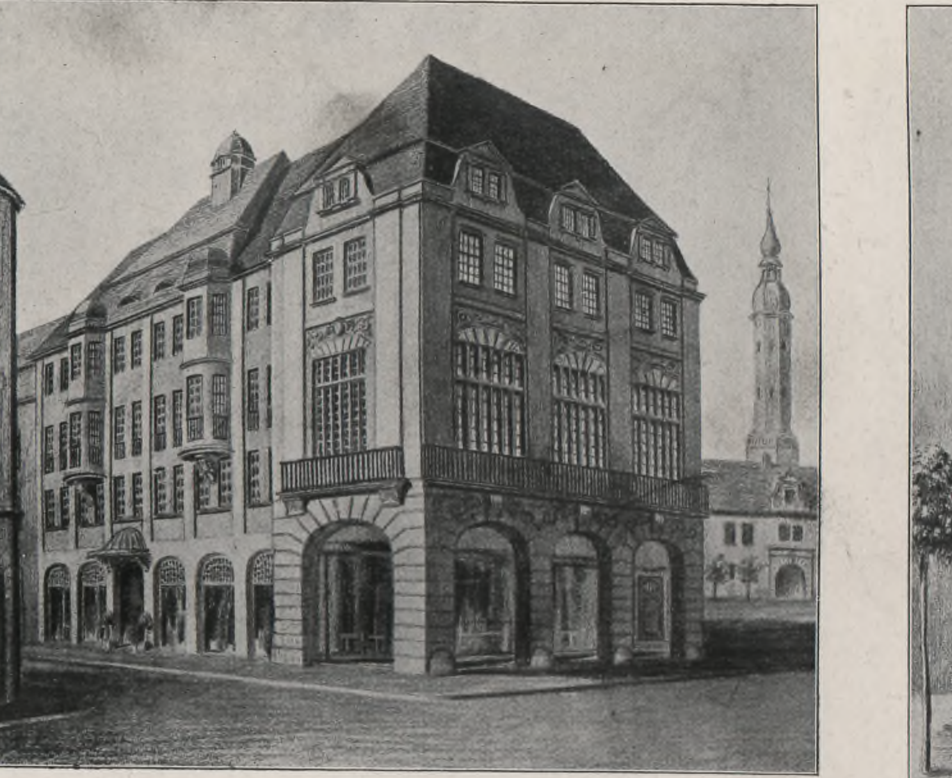
Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Das Dornspachsche Haus und die Verbreiterung der Bautzner Straße in Zittau.

Architekt: Hugo Buddeberg, Berlin.

Jahrgang X




1913

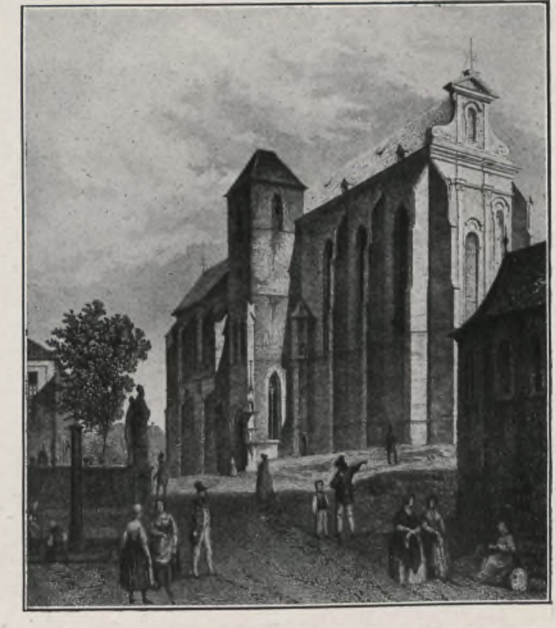
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





f

e

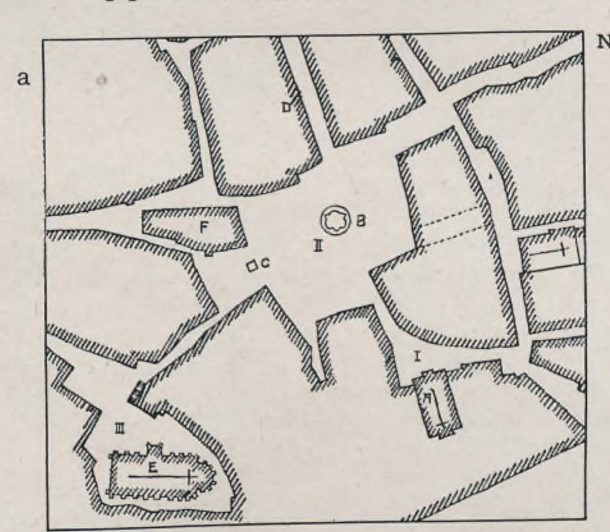


f. Der Große Platz, früheres Aussehen. Aussicht von Norden gegen die Nikolaikirche mit Stadtwaghaus.

e. Der Dom St. Peter und Paul.

a

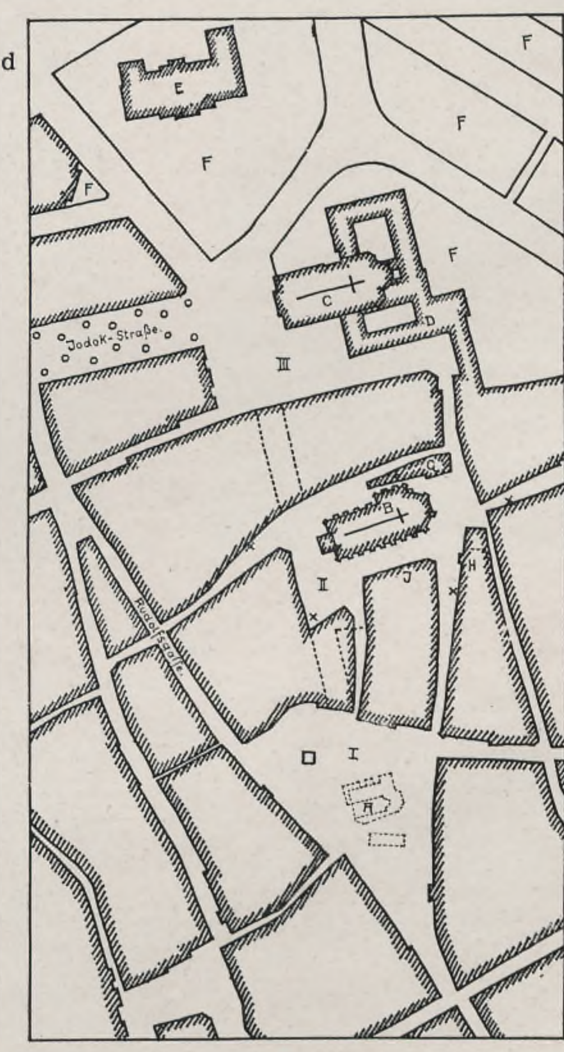
Norden



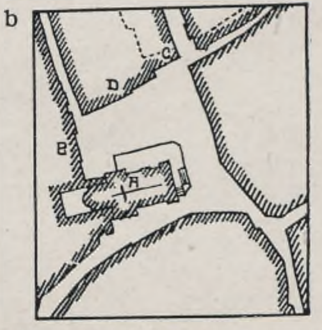
a. I. Kapuzinerplatz.
II. Krautmarkt.
III. Domplatz.

A. Kapuzinerkirche.
B. Brunnen.
C. Dreifaltigkeitssäule.
D. Rathausturm.
E. Dom.

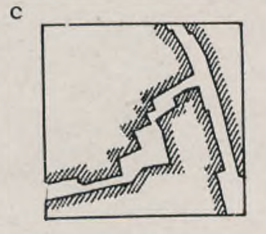
d




b



c



b. Dominikanerplatz.
A. Dominikanerkirche.
B. Altes Landhaus.
C. Alte Kapelle.
D. Nonnenhauskaserne.

c. Das Römerplatzl.

d. I. Großer Platz.
II. Jakobsplatz.
III. Lazanskyplatz.
B. Jakobskirche.
C. St. Thamaskirche.

A. Ehemalige Nikolaikirche mit Stadtwaghaus, davor Militärhauptwache.
D. Statthalterei.
E. Deutsches Haus.
F. Anlagen.

Jahrgang X




1913

# Platzgestaltungen in Brünn.

Verf.: Architekt Christ, Görlitz.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

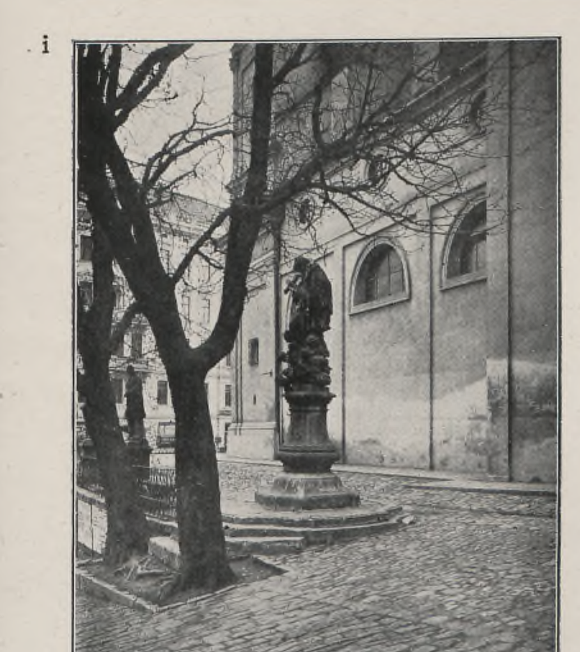
g




h



i



k



n



l



m



## Platzgestaltungen in Brünn.

Verf.: Architekt Christ, Görlitz.

g. Der Krautmarkt nach Errichtung eines zweiten Eckhauses.
h. Blick nach dem Dominikanerplatz von der Nordseite her, rechts die Kapelle.
i. Der Dominikanerplatz; Blick gegen die Terrasse.
k. Einblick in die Dominikanergasse vom Stadthofplatz her.
l. Einblick in die Dominikanergasse vom Dominikanerplatz her.
m. und n. Das Römerplatzl.

Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

o

p

q

BEBAUTE FLÄCHE. ANLAGEN.

100 50 0 100 200 m.

Jahrgang X




1913

## Platzgestaltungen in Brünn.

Verf.: Architekt Christ, Görlitz.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



c




## Der Hauptbahnhof in Stuttgart — derzeitiger Zustand.

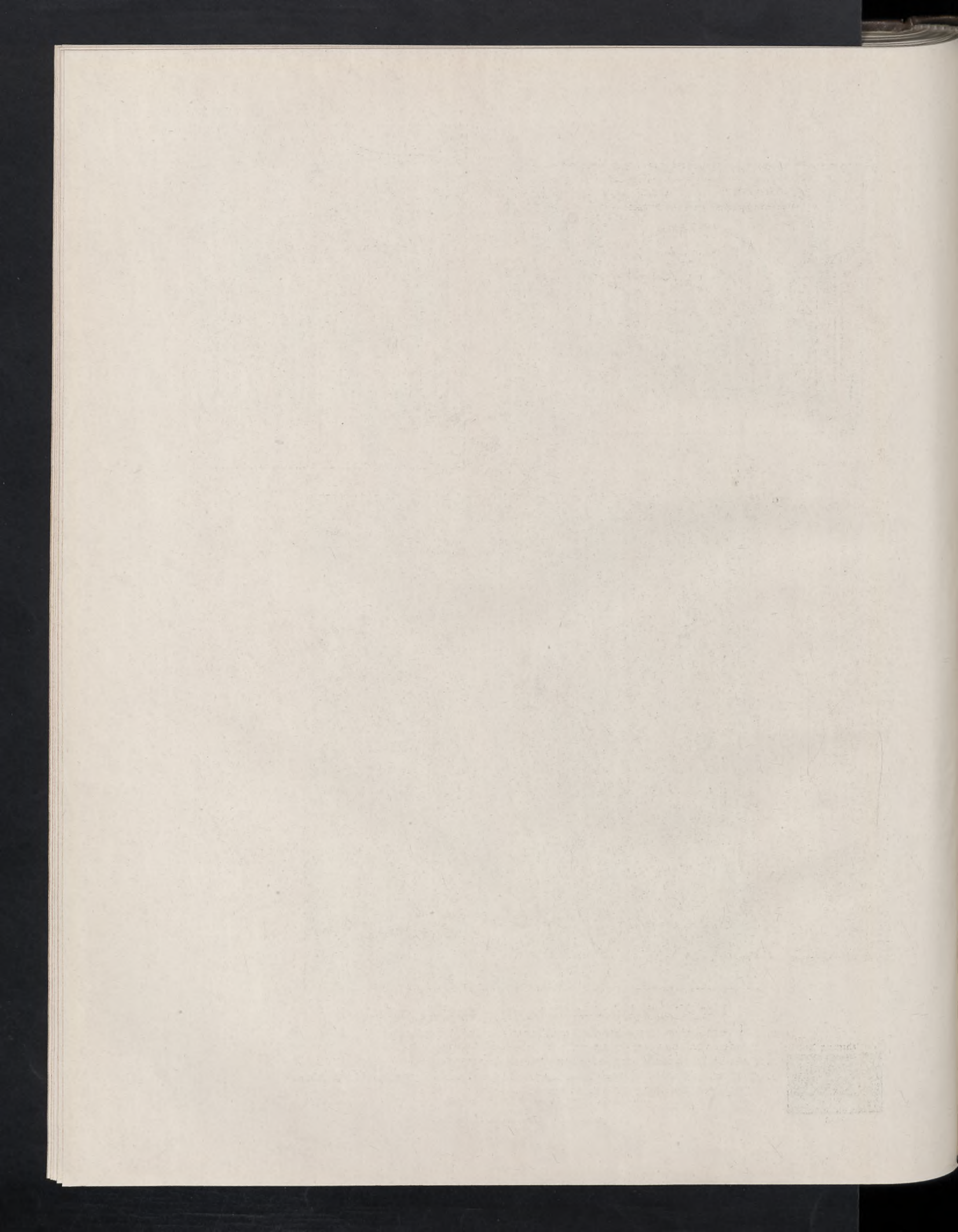
a. Die Vorhalle des Hauptbahnhofes, Blick nach außen (nach einer Aufnahme von Professor E. Schuster, Stuttgart).
b. Dieselbe, Blick nach innen (nach einer Aufnahme von Professor E. Schuster, Stuttgart).
c. Das heutige Bahnhofsviertel nebst Umgebung (mit Genehmigung des Königl. Steuerkollegiums, Abteilung für direkte Steuern).

Jahrgang X

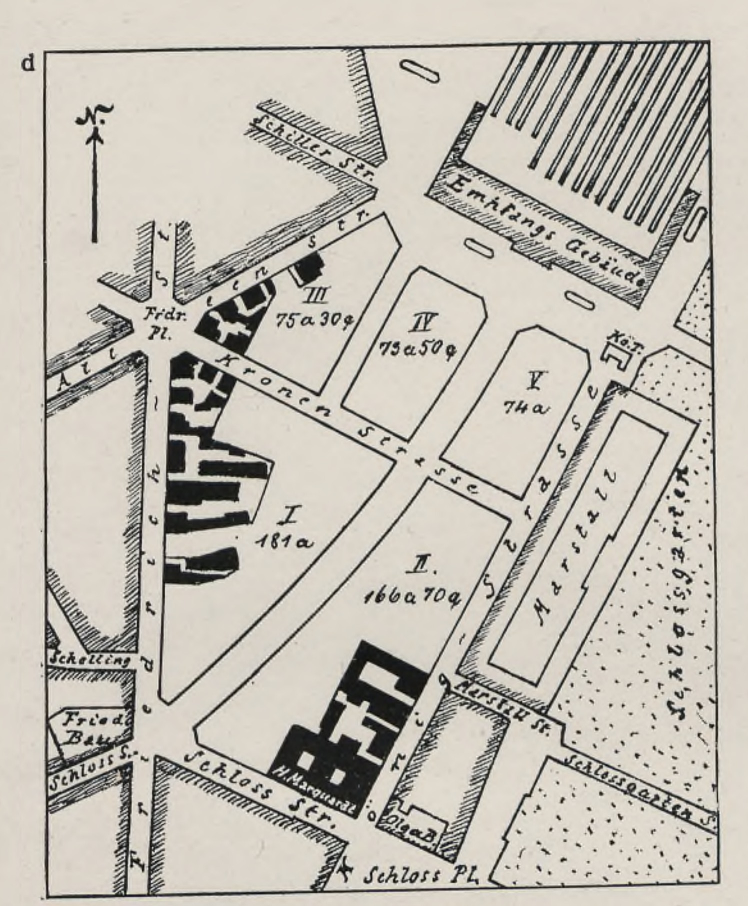



1913

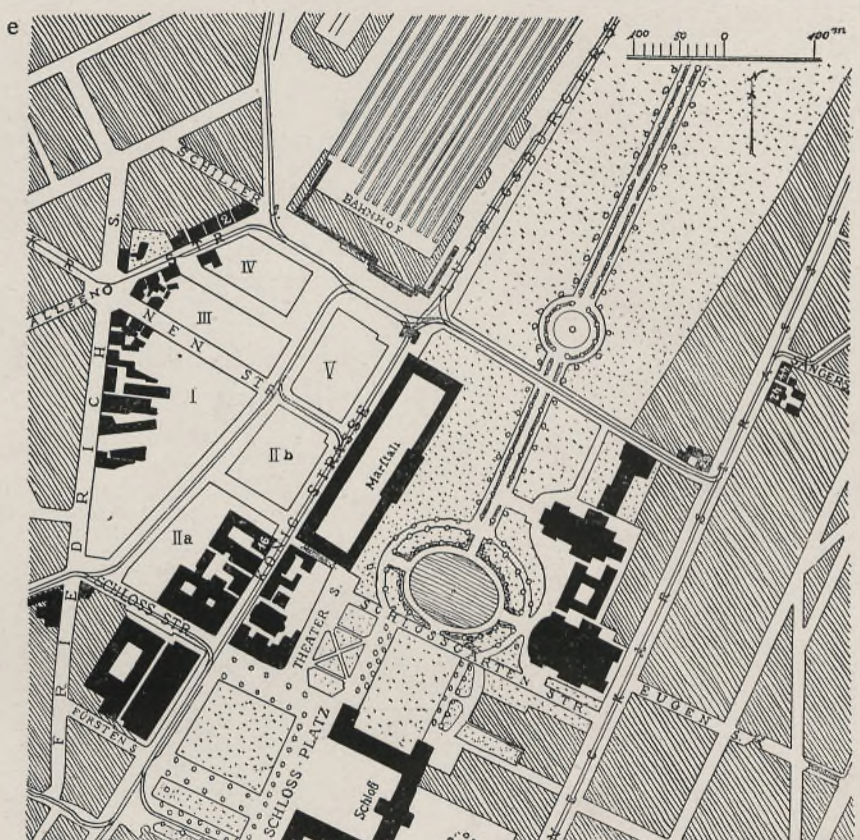
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



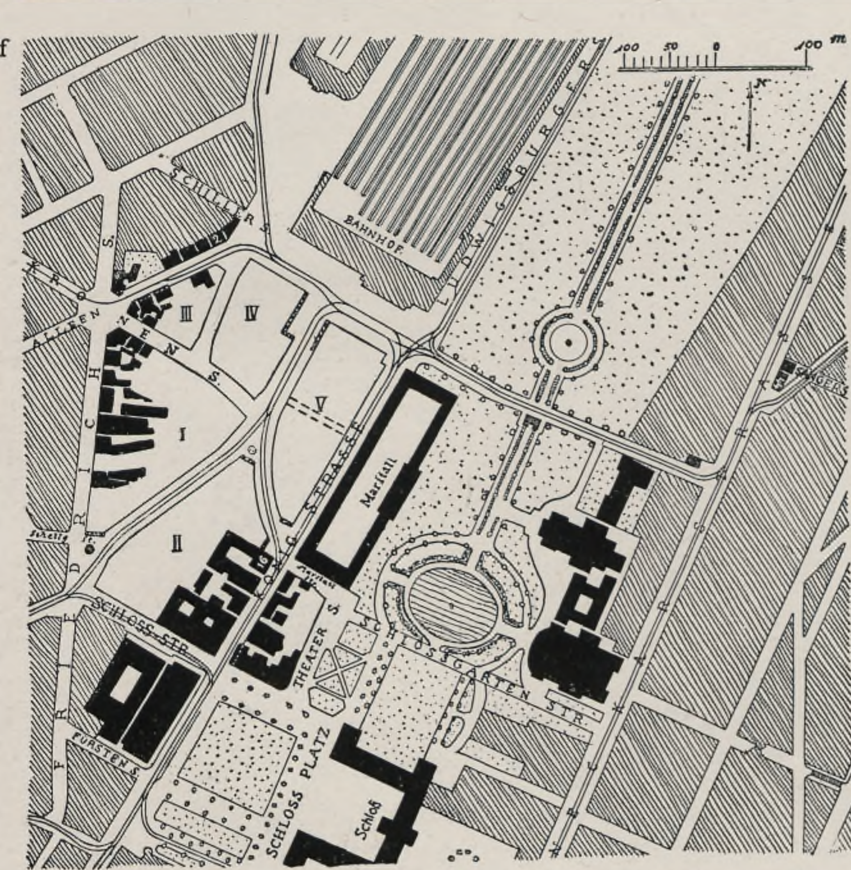
d



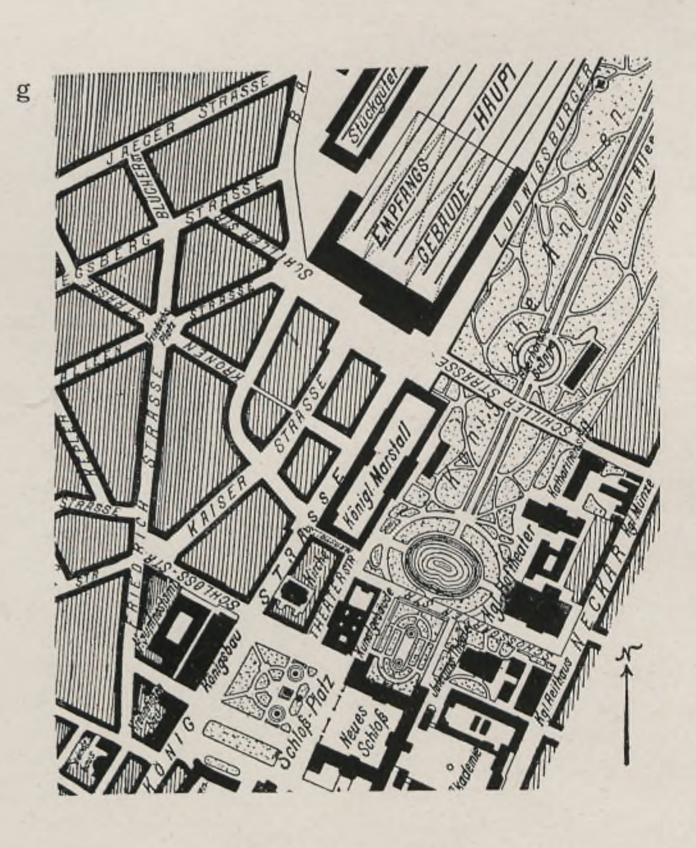

e




f




g




Der Stadtbauplan für das frühere Gelände des Hauptbahnhofs in Stuttgart.

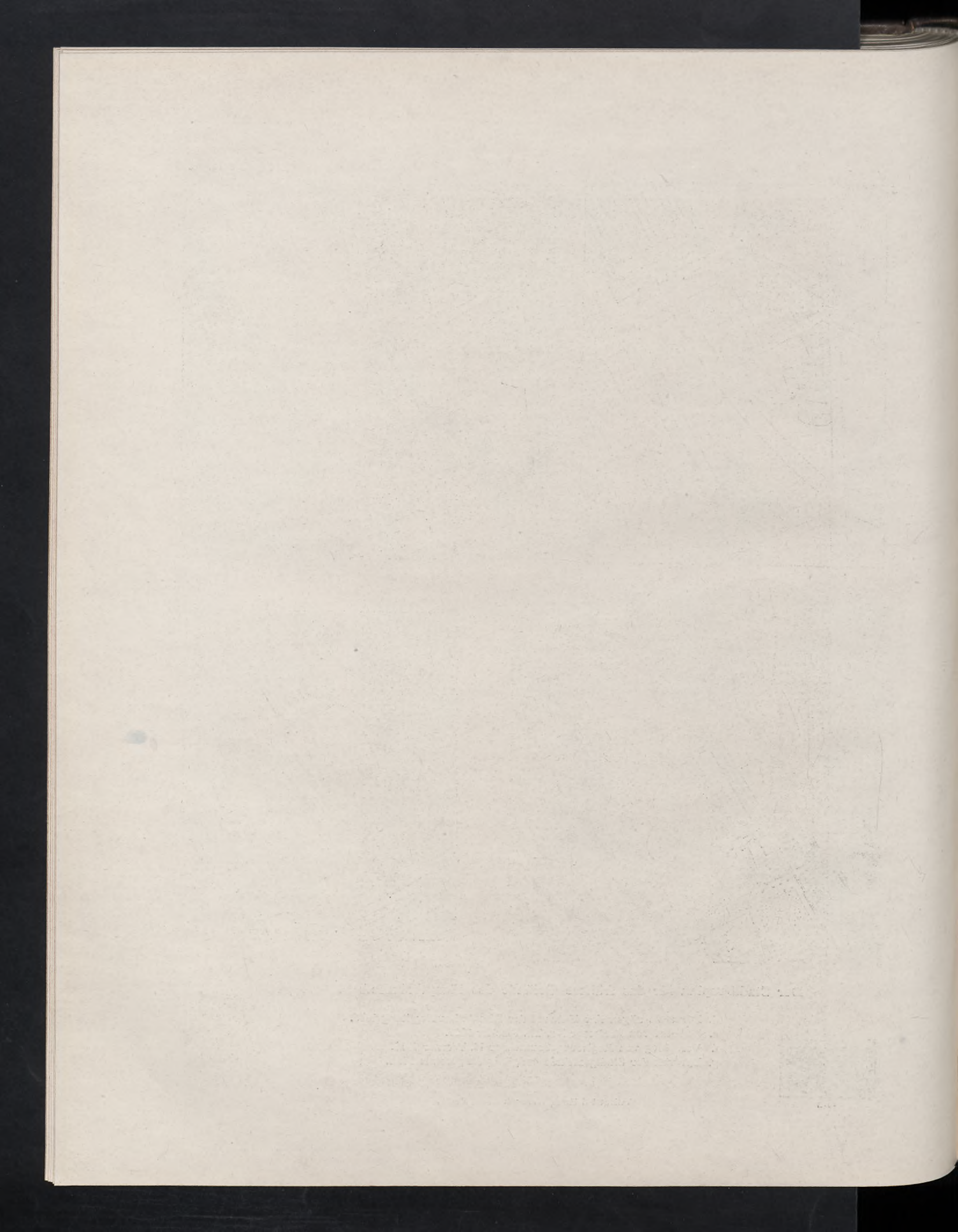
d. Der erste allgemeine Entwurf der Eisenbahnverwaltung 1906.
e. Entwurf von Professor Dr. Th. Fischer 1907.
f. Vorschlag von Regierungsbaumeister H. Werner 1910.
g. Der von der Stadtgemeinde endgültig festgesetzte Plan.

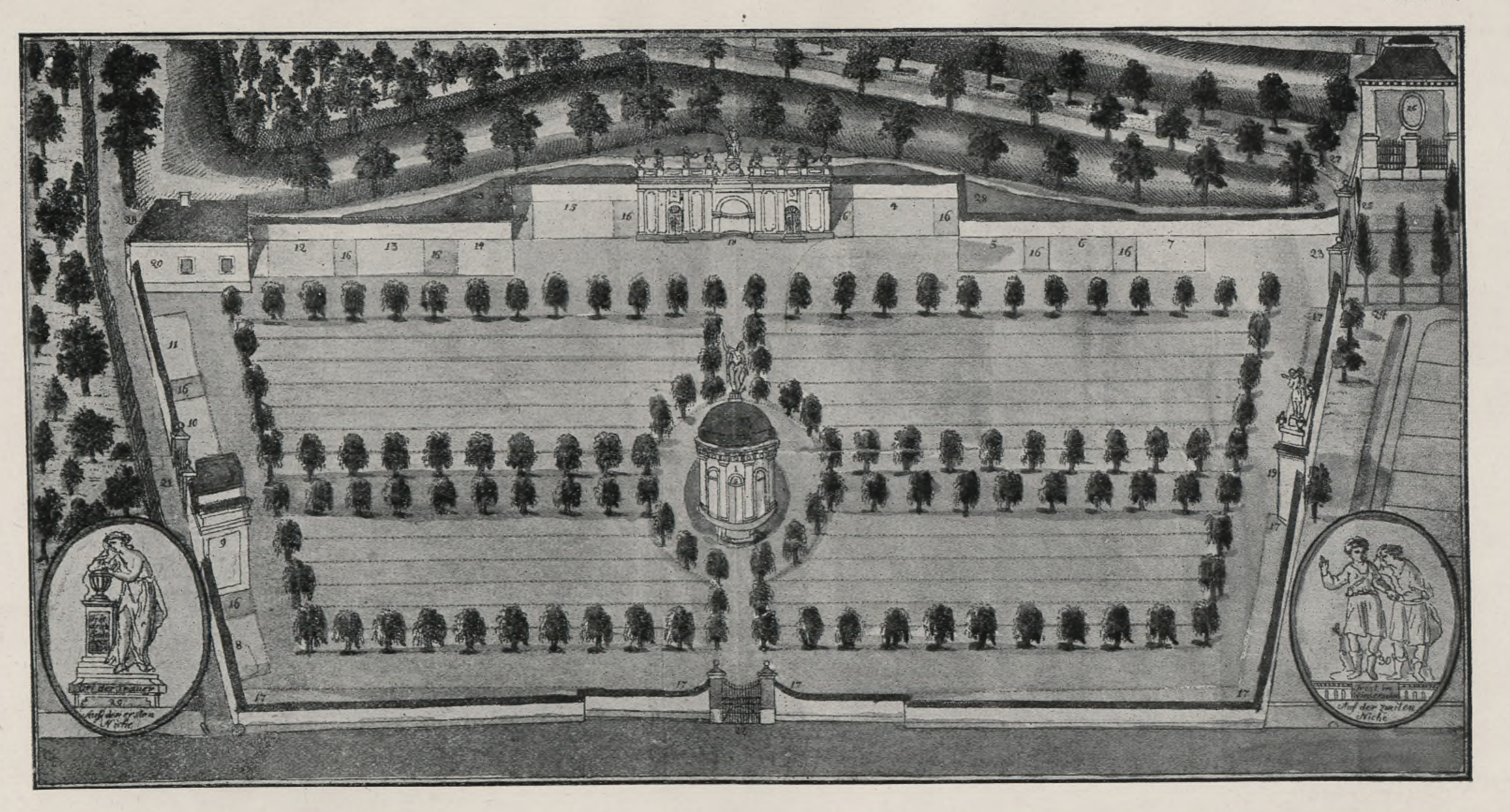
Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





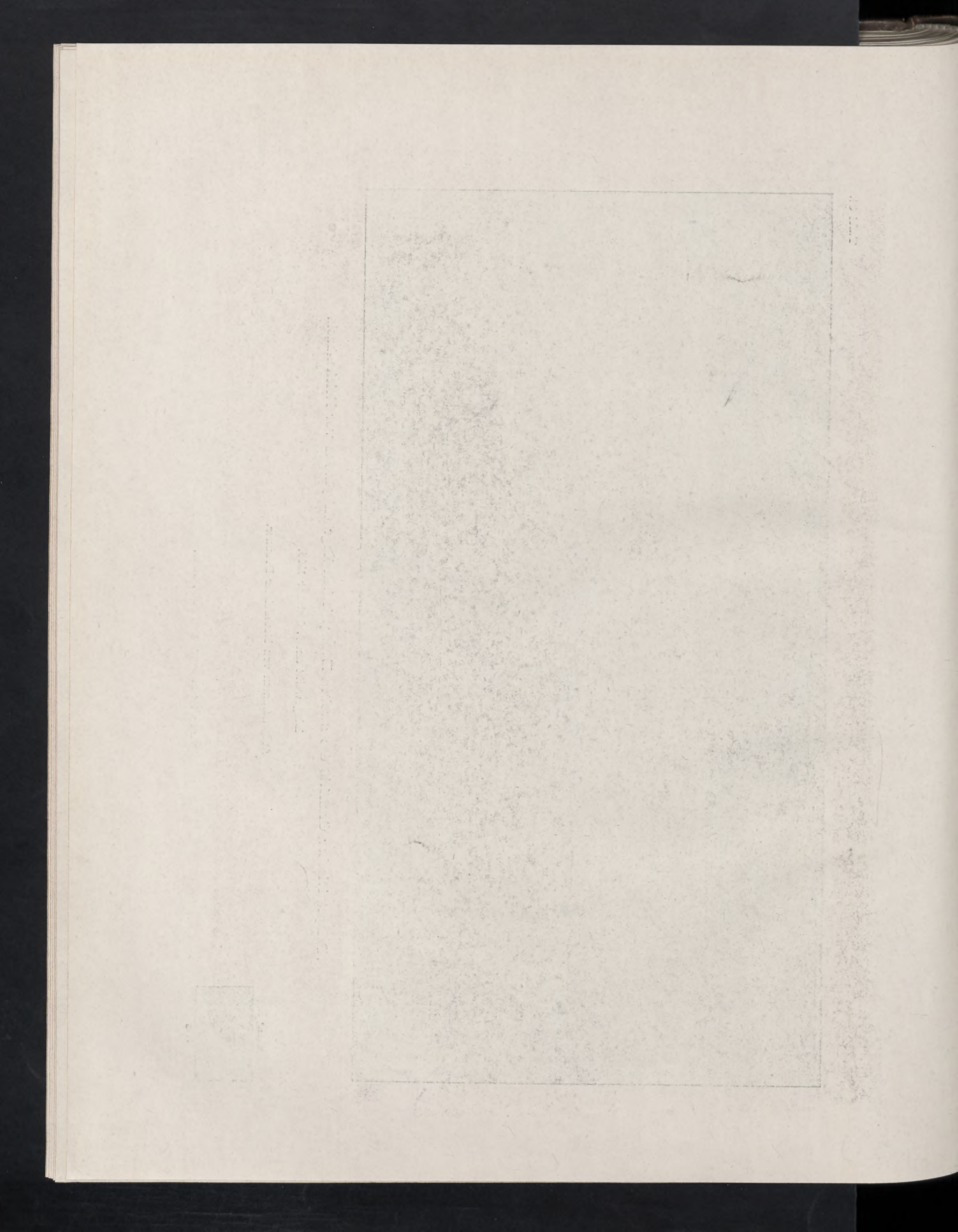
Perspektivischer Grundriß des zweiten Evangelischen Begräbnisplatzes vor Reichenbach.

Eingeweiht am 9. Oktober 1805.

Aufgenommen von Baumeister Brauner.



Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





a



b

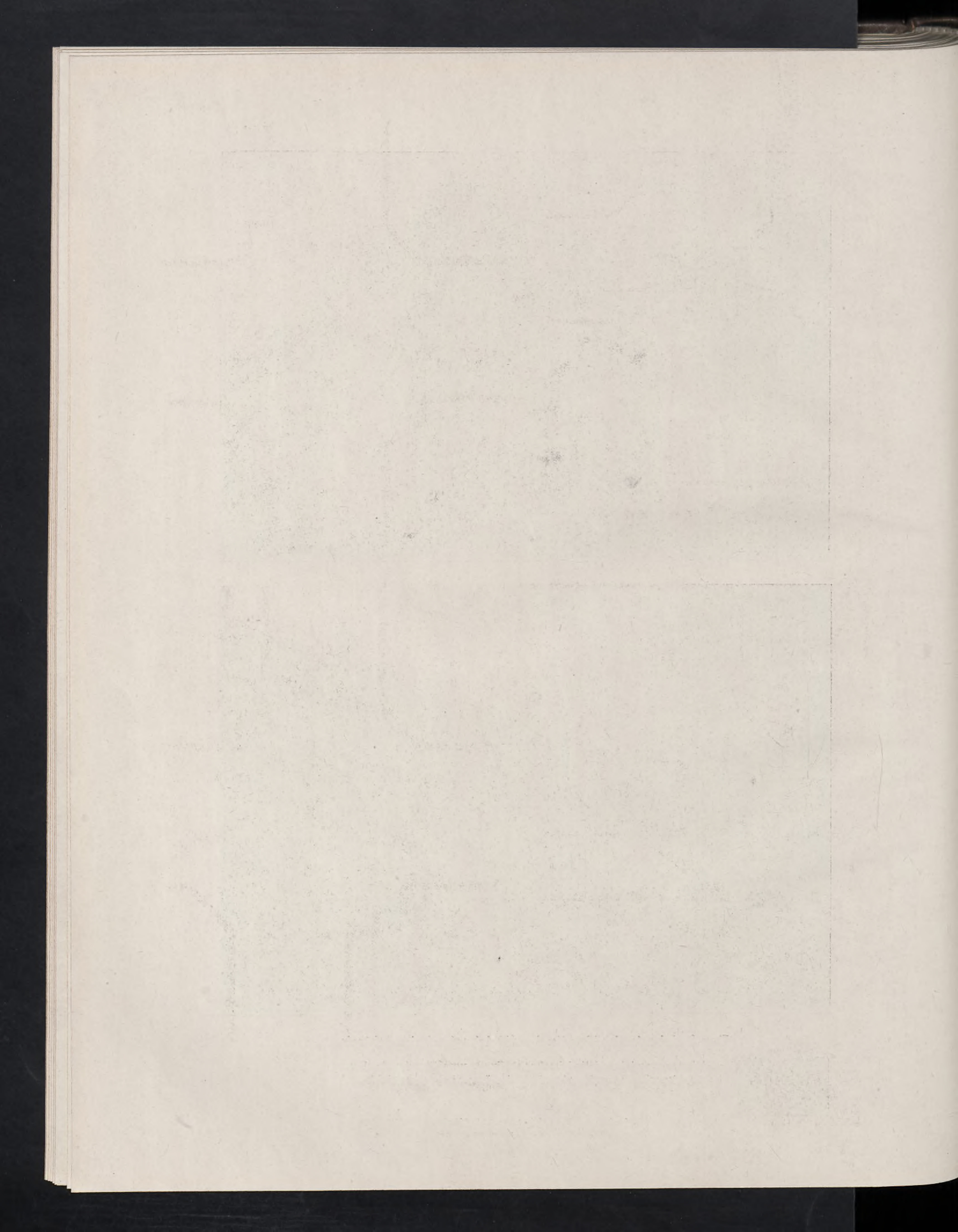


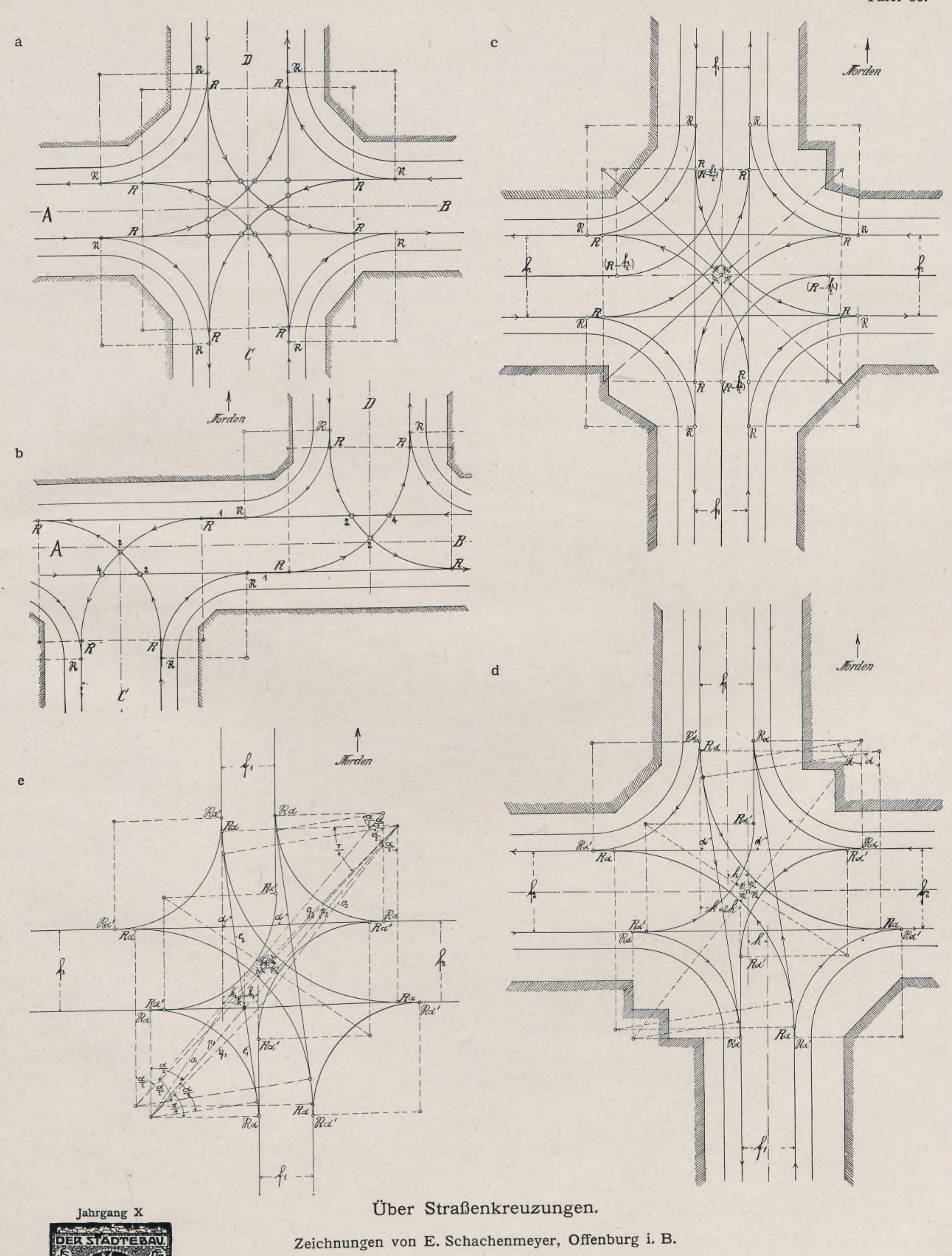
## Der Sadebecksche Friedhof zu Reichenbach in Schlesien.

a. Eingangsportal und Sadebecksche Gruft, vom Standpunkt 1 und
b. Gruftkapellen vom Standpunkt 3 des Lageplans (Textbild 2).

Jahrgang X
DER STÄDTEBAU
1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



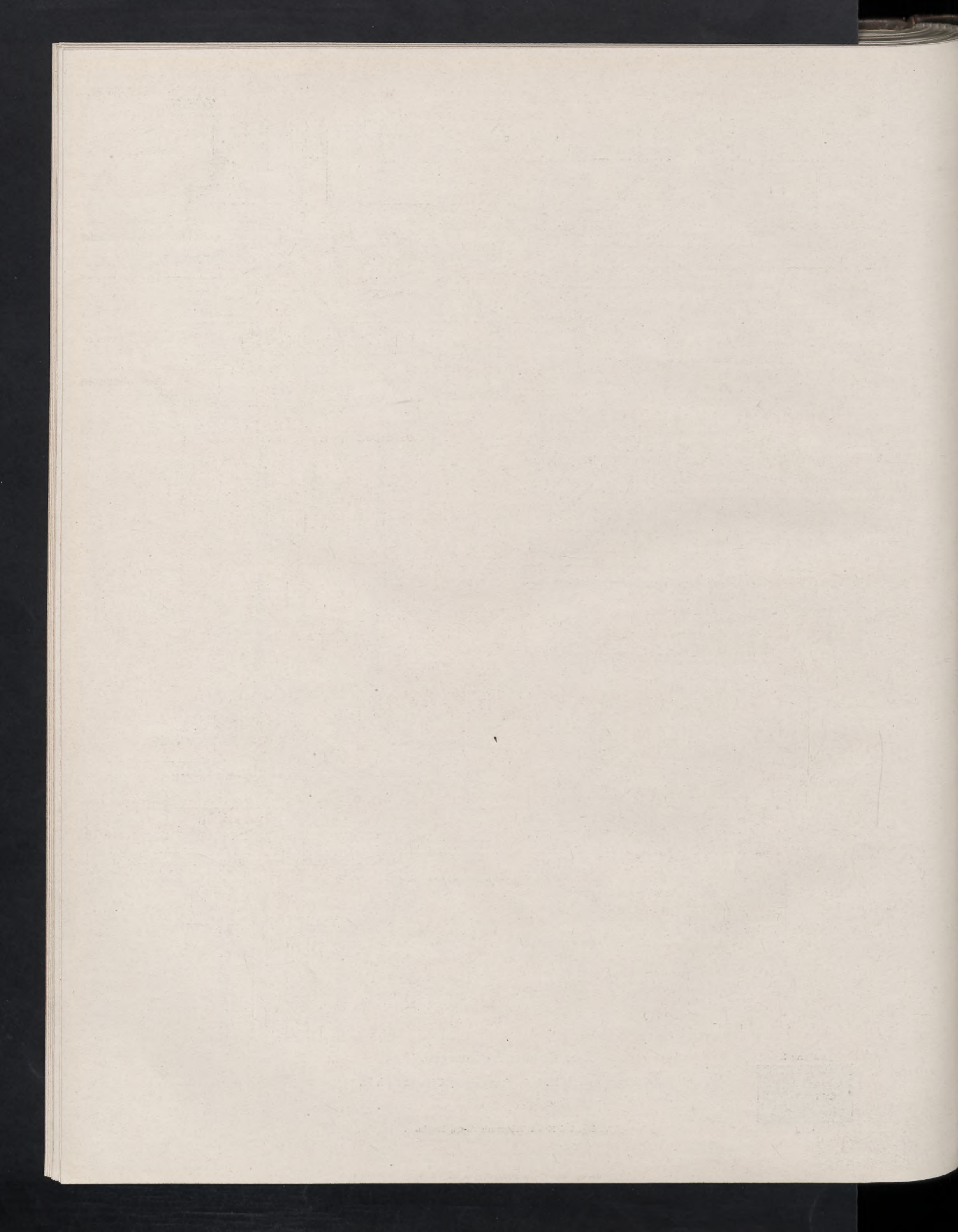


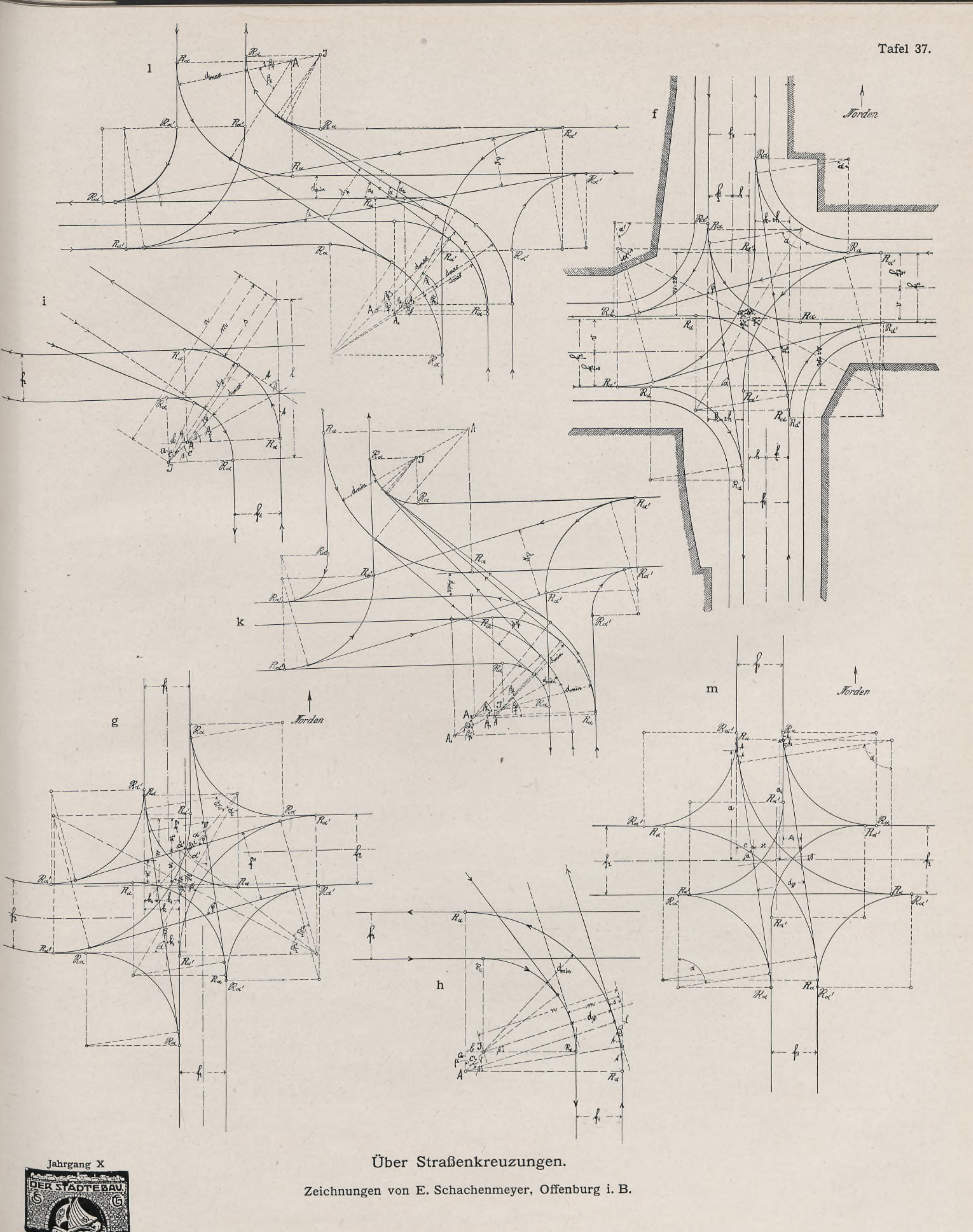

# Über Straßenkreuzungen.

Zeichnungen von E. Schachenmeyer, Offenburg i. B.

Jahrgang X
DER STÄDTEBAU
1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





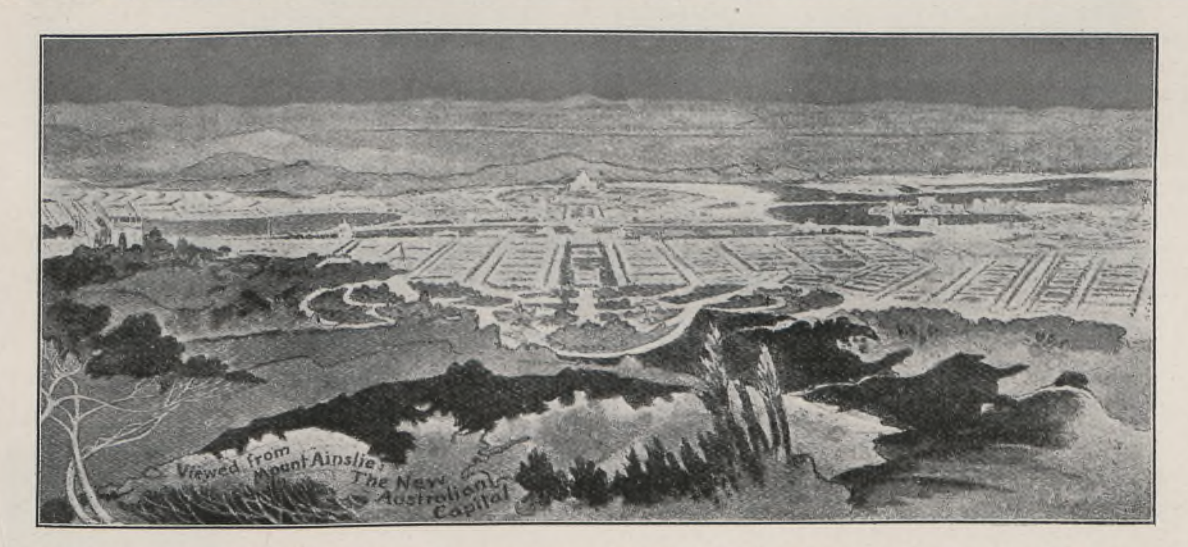

Jahrgang X
DER STÄDTEBAU
1913

## Über Straßenkreuzungen.

Zeichnungen von E. Schachenmeyer, Offenburg i. B.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

MANUFACTURING SECTION
Local Sta.
Railways
Street Car Lines
Contours
0 ¼ ½ ¾ 1 2
Miles
MT. AINSLIE (El. 2762 ft.)
N
BLACK MOUNTAIN (El. 2658 ft.)
MUNICIPAL CENTER
City Hall
University
Railway Yards
Casino
Parkway
MARKET CENTER
Main Railway Sta.
Military Post
PUBLIC GARDENS
Hospital
ORNAMENTAL WATERWAY
LAKE
Dam
Dam and Sluices near Railway Bridge
Parliament Ho.
Capitol
RESIDENTIAL SECTION
GOVERNMENT CENTER
Line of Main Axis between Mt. Bimberi and Mt. Ainslie
Local Sta.
SUBURBAN AND SEMI-AGRICULTURAL SECTION
MT. MUGGA-MUGGA (El. 2662 ft.)




Wettbewerbsentwurf zu einem Bebauungsplan für die Bundeshauptstadt Australiens.

I. Preis.

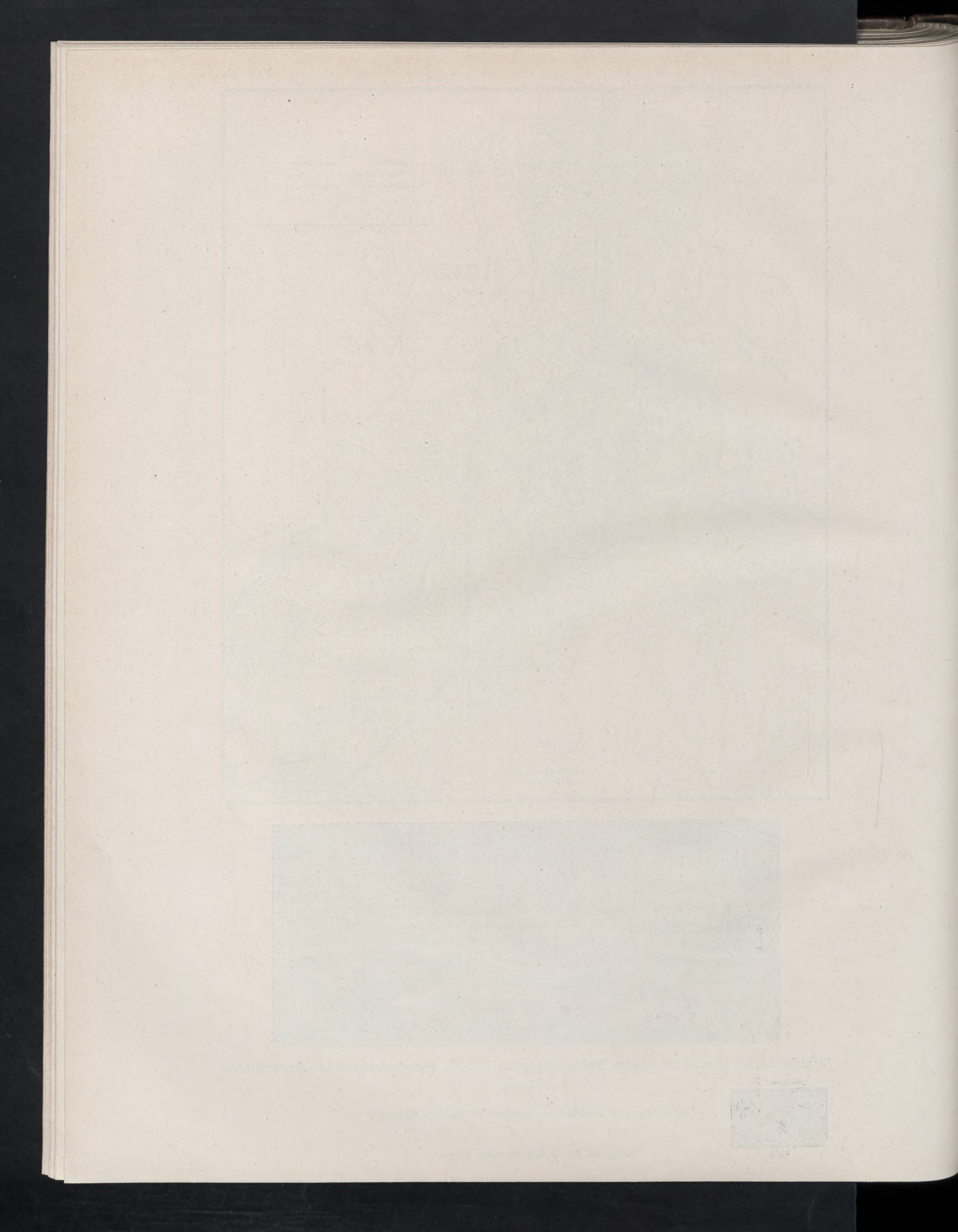
Architekt und Landschaftskünstler W. Griffin, Chicago.

Jahrgang X

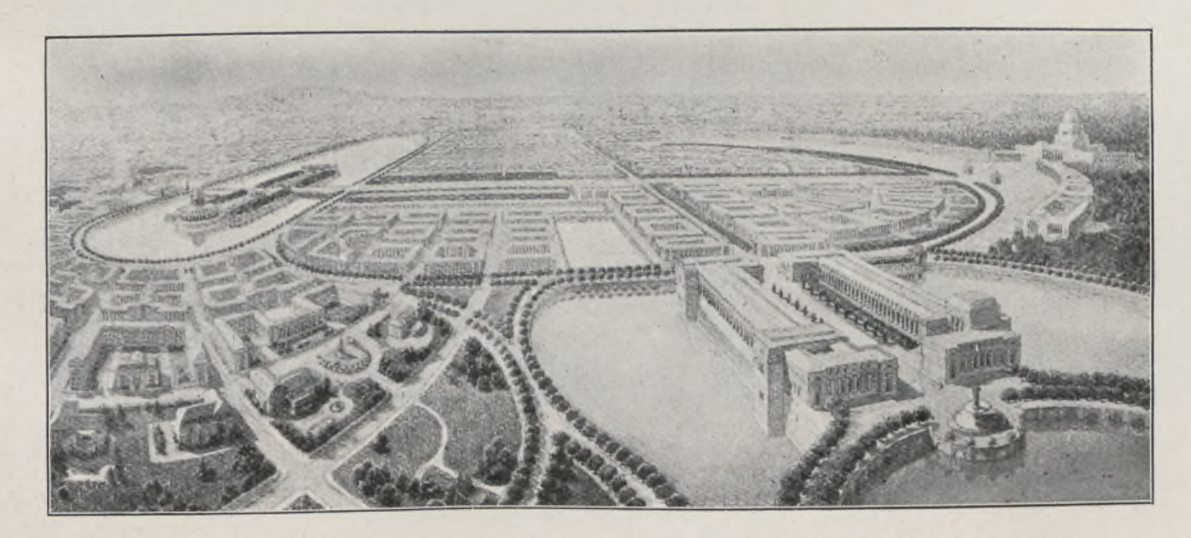



1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Wettbewerbsentwurf zu einem Bebauungsplan für die Bundeshauptstadt Australiens. II. Preis.

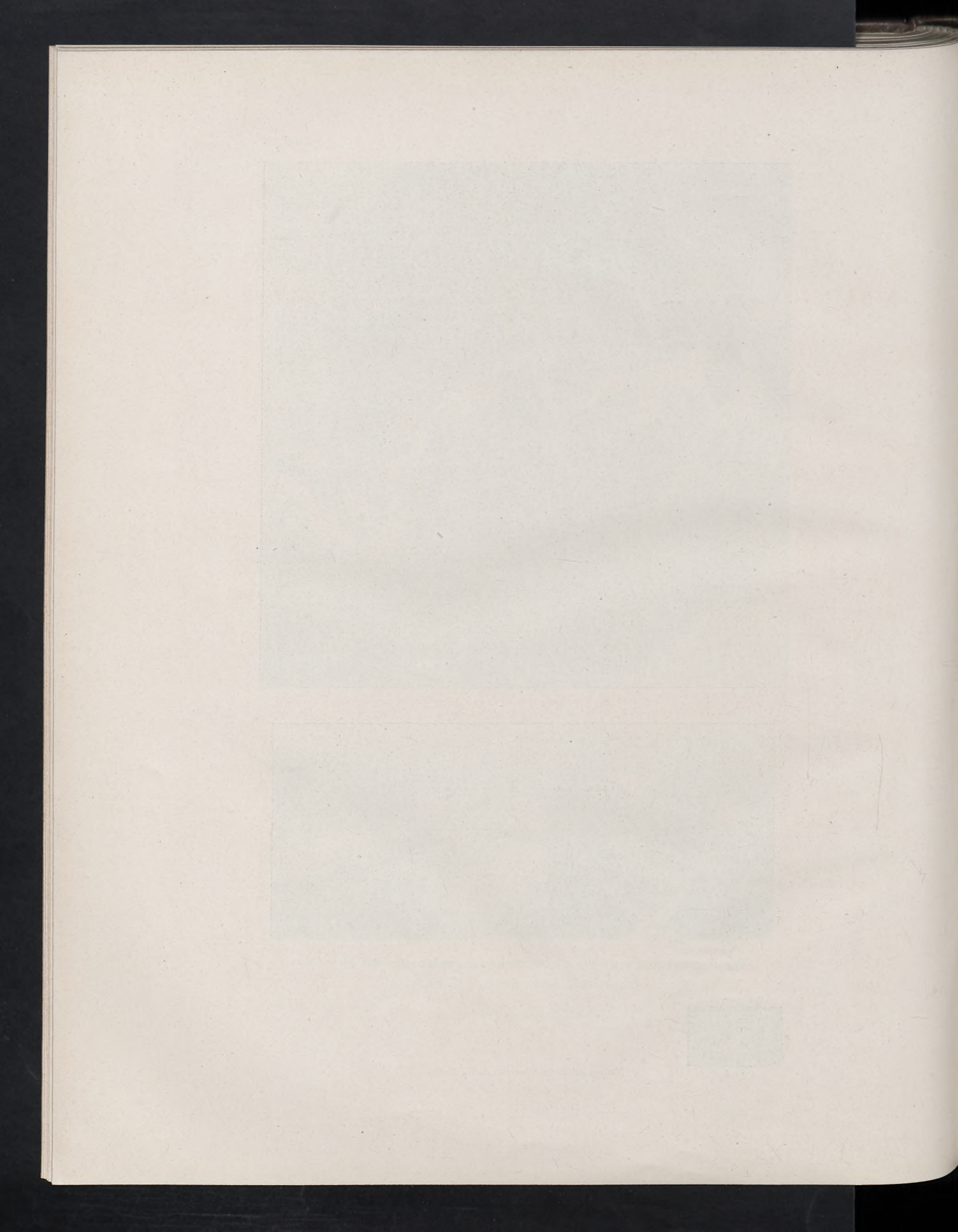
Architekt Saarinen, Helsingfors.

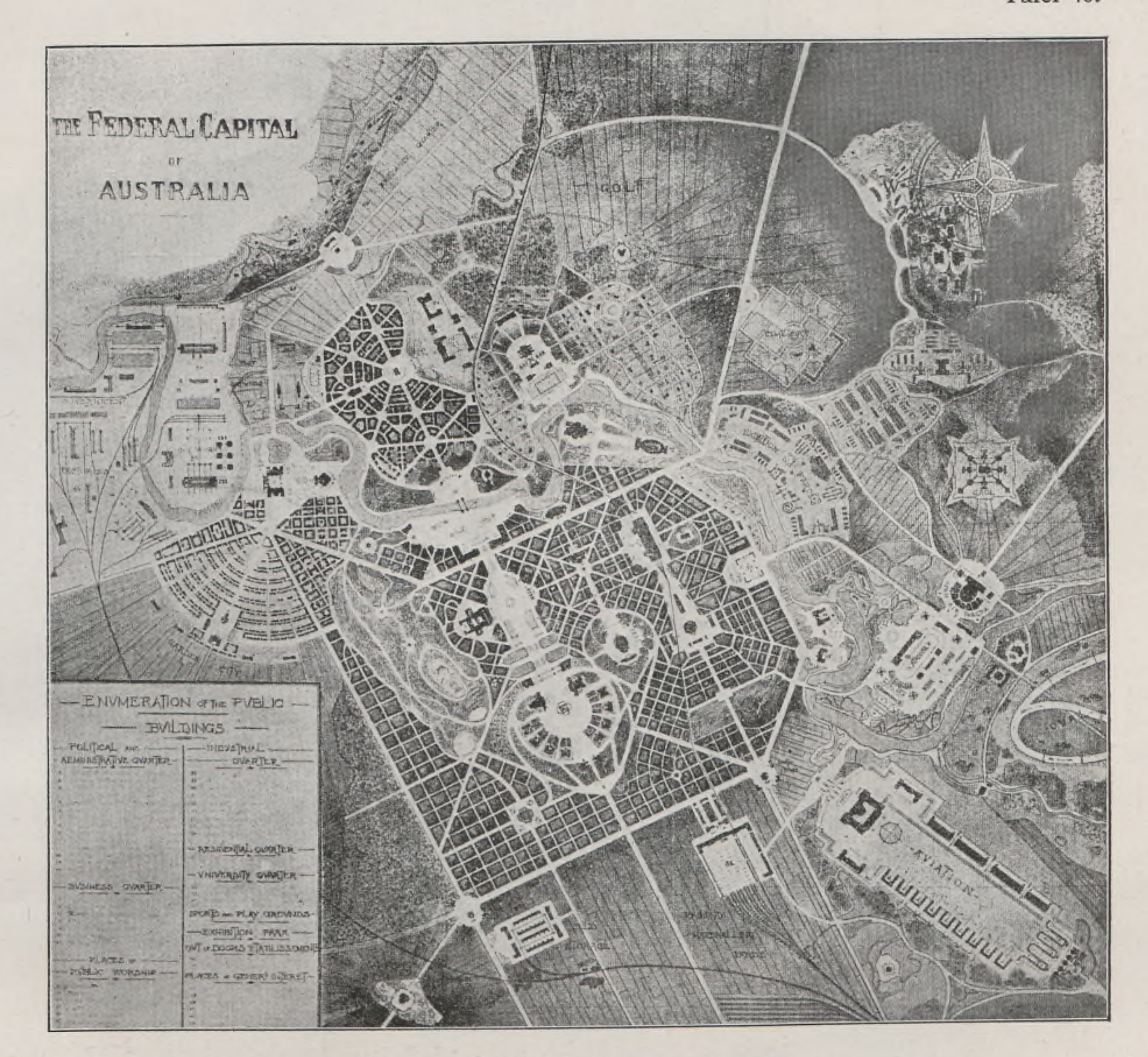
Jahrgang X

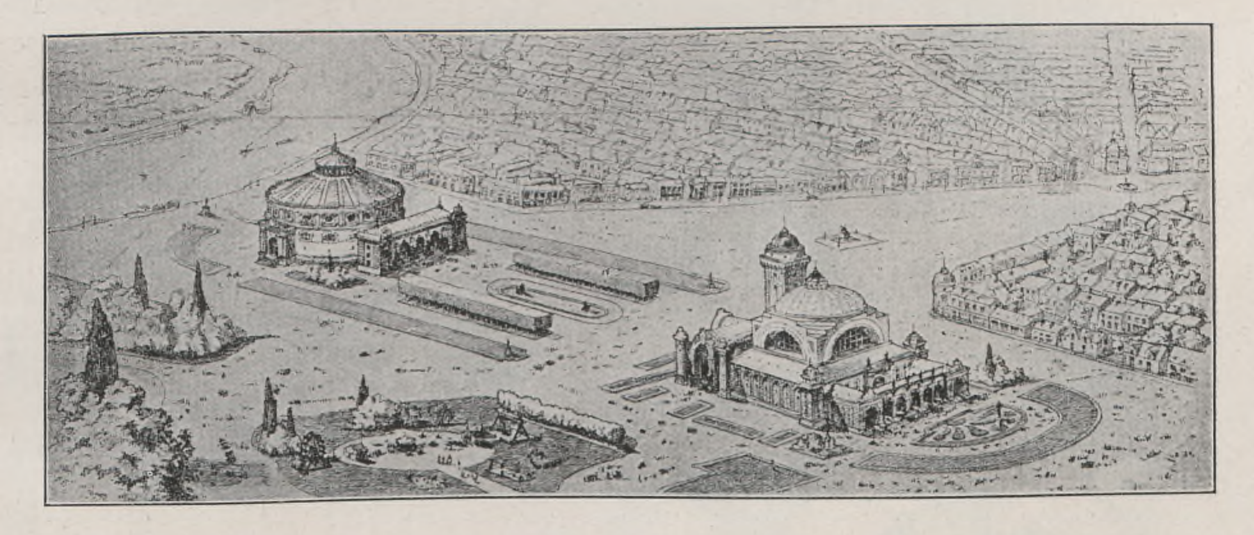



1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.





Wettbewerbsentwurf zu einem Bebauungsplan für die Bundeshauptstadt Australiens. III. Preis.

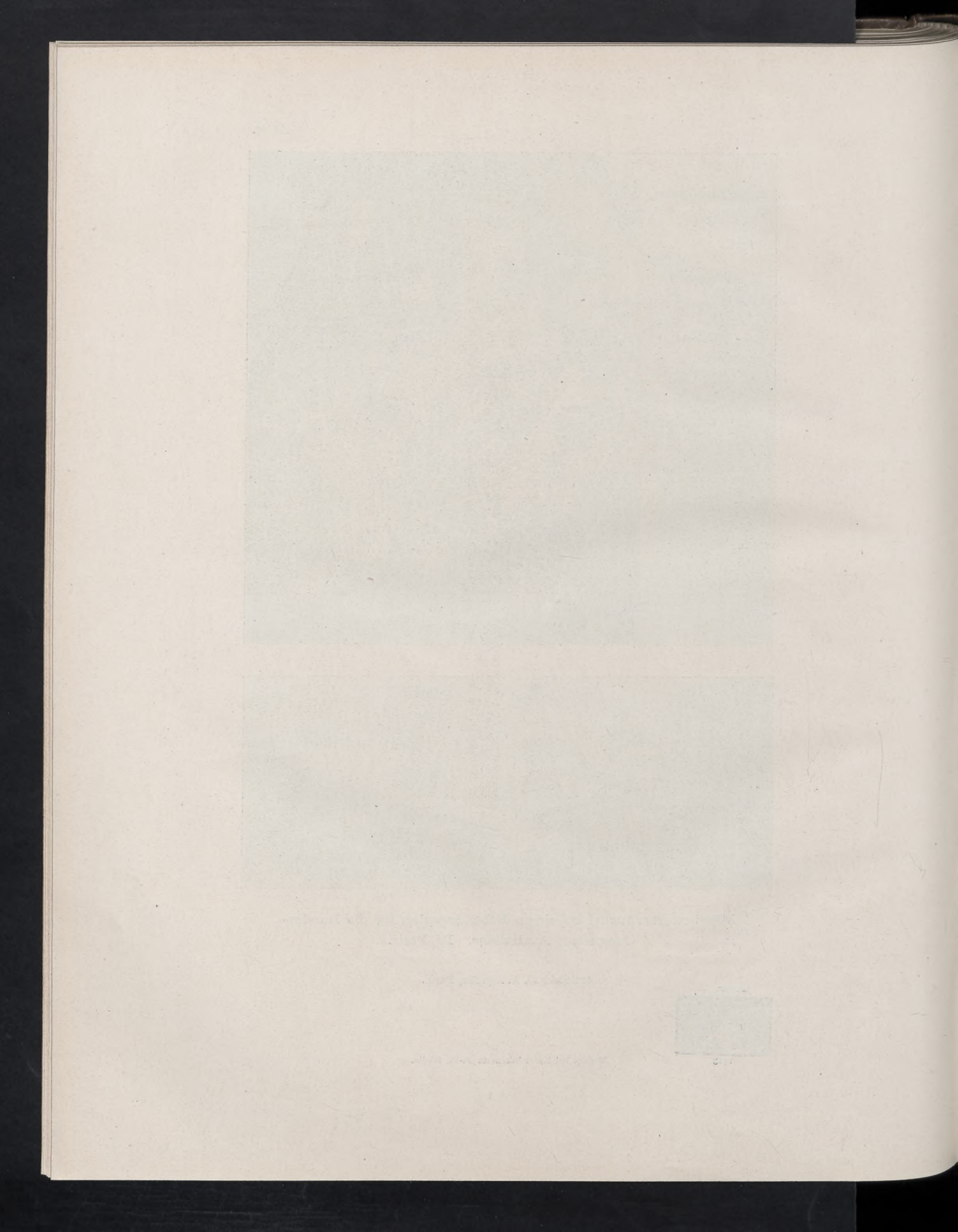
Architekt D. A. Agache, Paris.

Jahrgang X



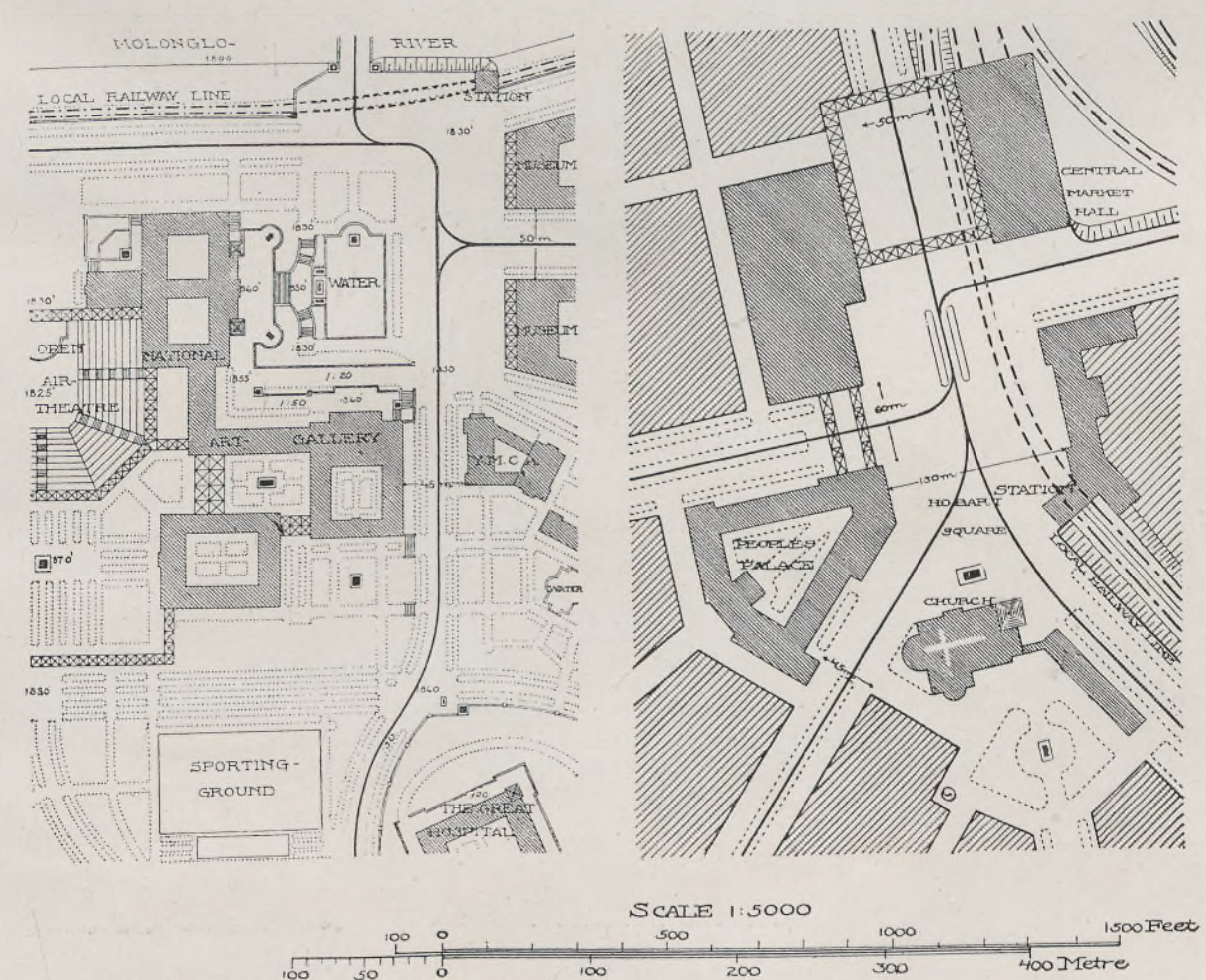

1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Tafel 41.




Wettbewerbsentwurf zu einem Bebauungsplan für die Bundeshauptstadt Australiens.

Architekt Nils Gellerstedt — Mitarbeiter Lindgren und du Rietz, Stockholm.

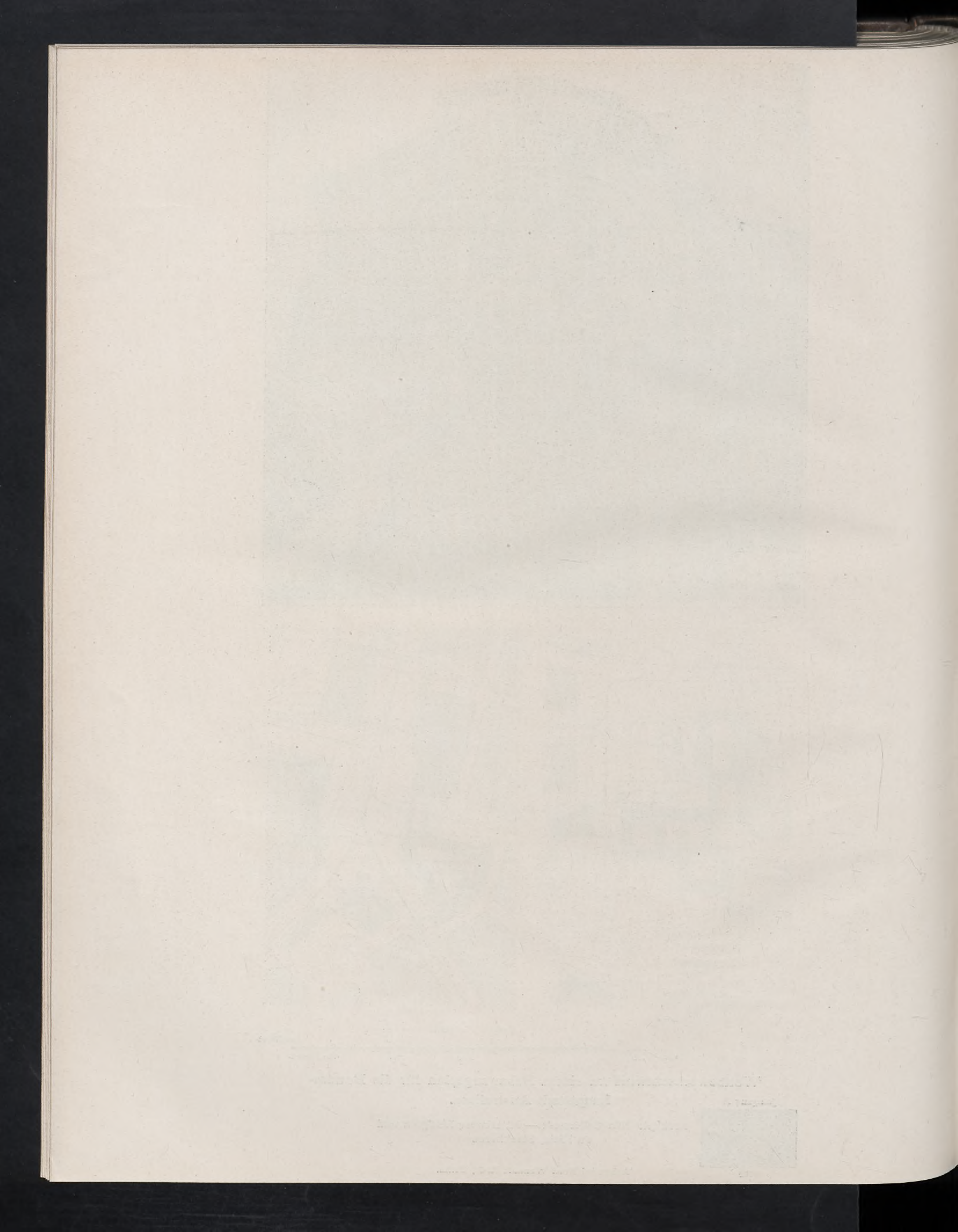

Jahrgang X






1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Eider

Schulensee

Milkendorfer Weg

Hamburger-Chaussee

Bebauungs-Plan für Villenstadt Schulensee bei Kiel

## Bebauungsplan für die Landhaussiedelung Schulensee bei Kiel.

Architekt: Theodor Goecke, Berlin.

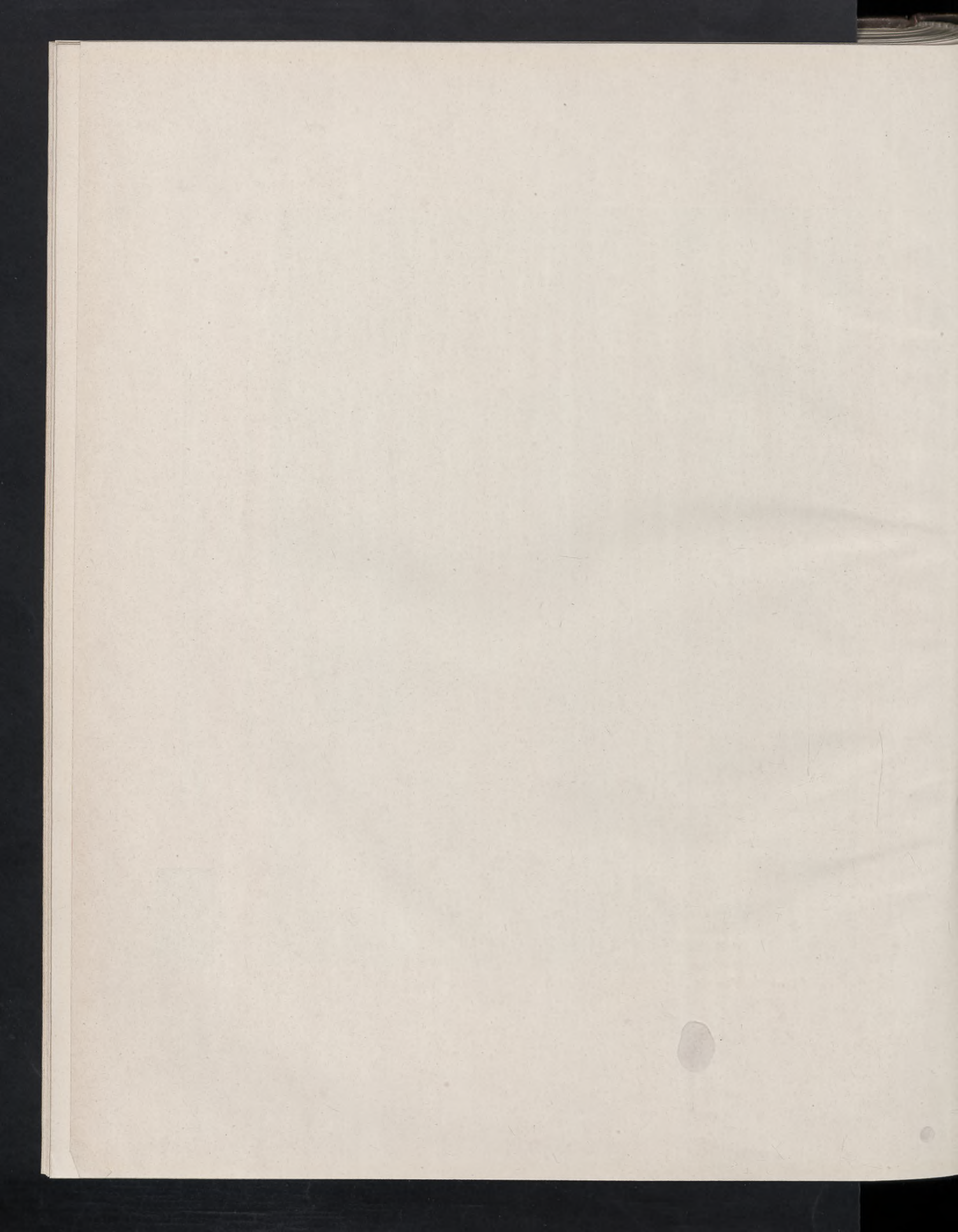
a. Eingangsplatz. b und c. Grünanlagen — tiefliegende Wiesen. d. Alter Gutspark.
e. Aussichtstempel. f. Innenpark. g. Kirch- und Schulplatz. h. Kläranlage.

Jahrgang X

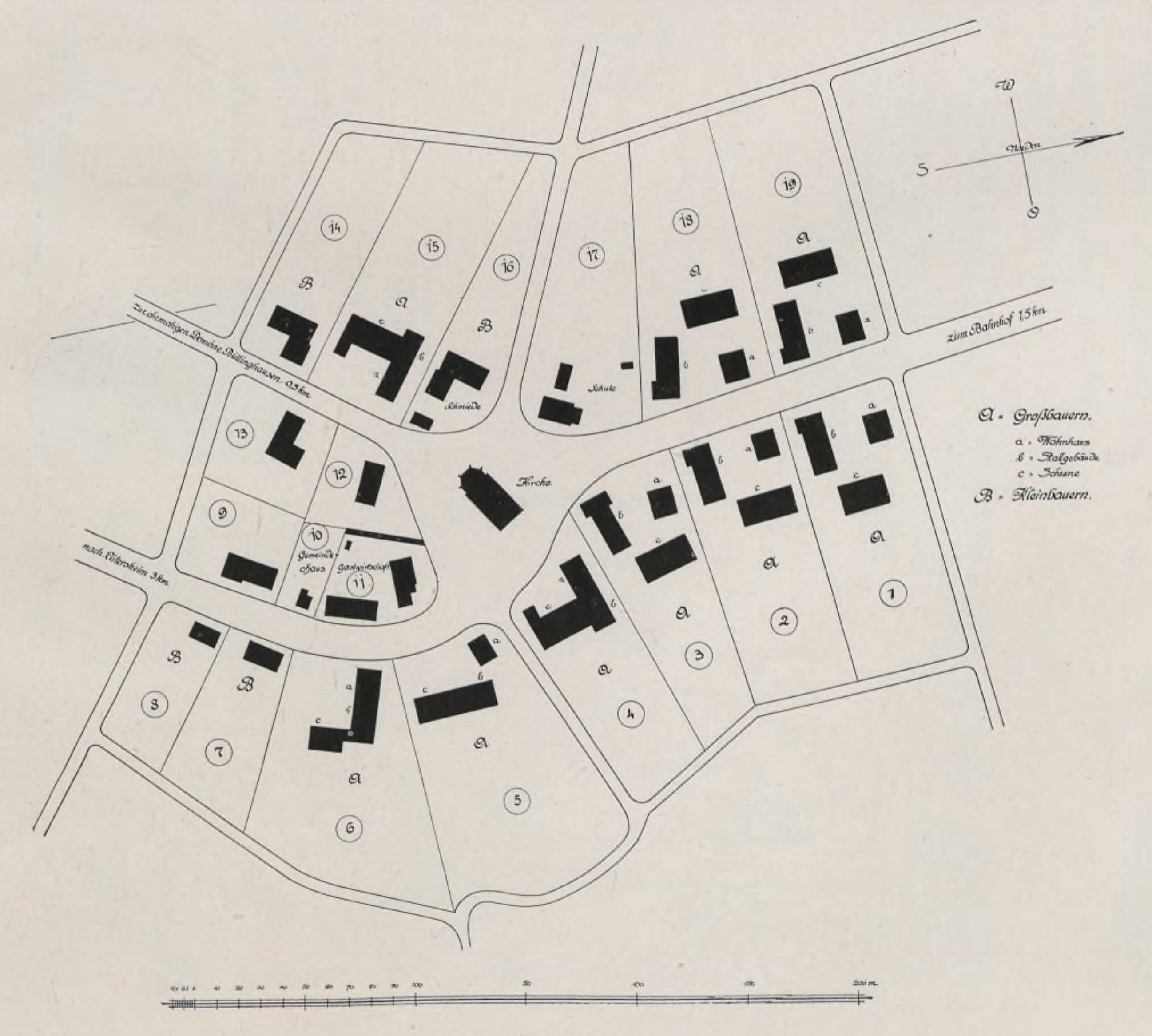



1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.








# Dorf Neu-Berich bei Arolsen.

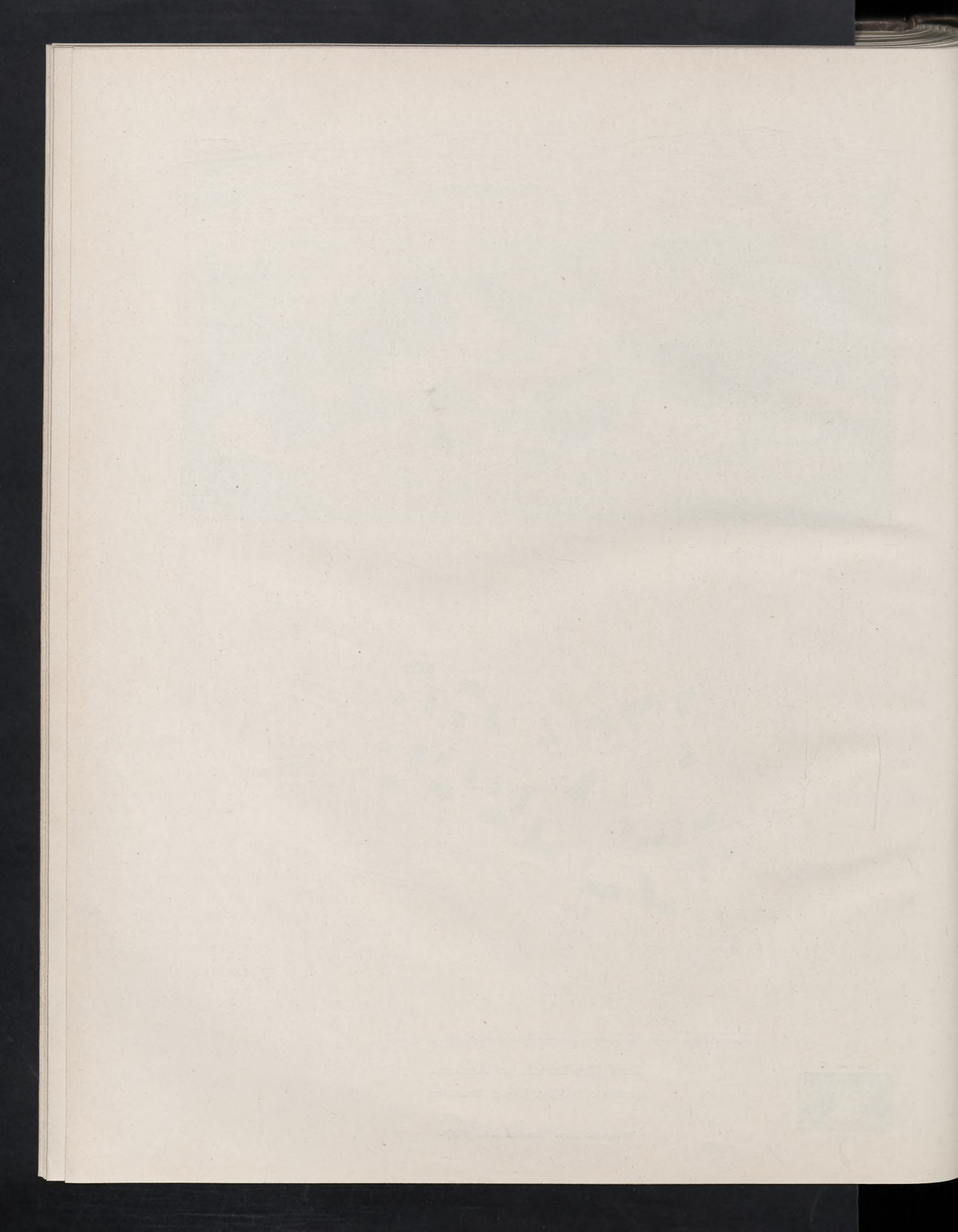
Architekt: Dr.-Ing. Meyer, Hannover.

Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

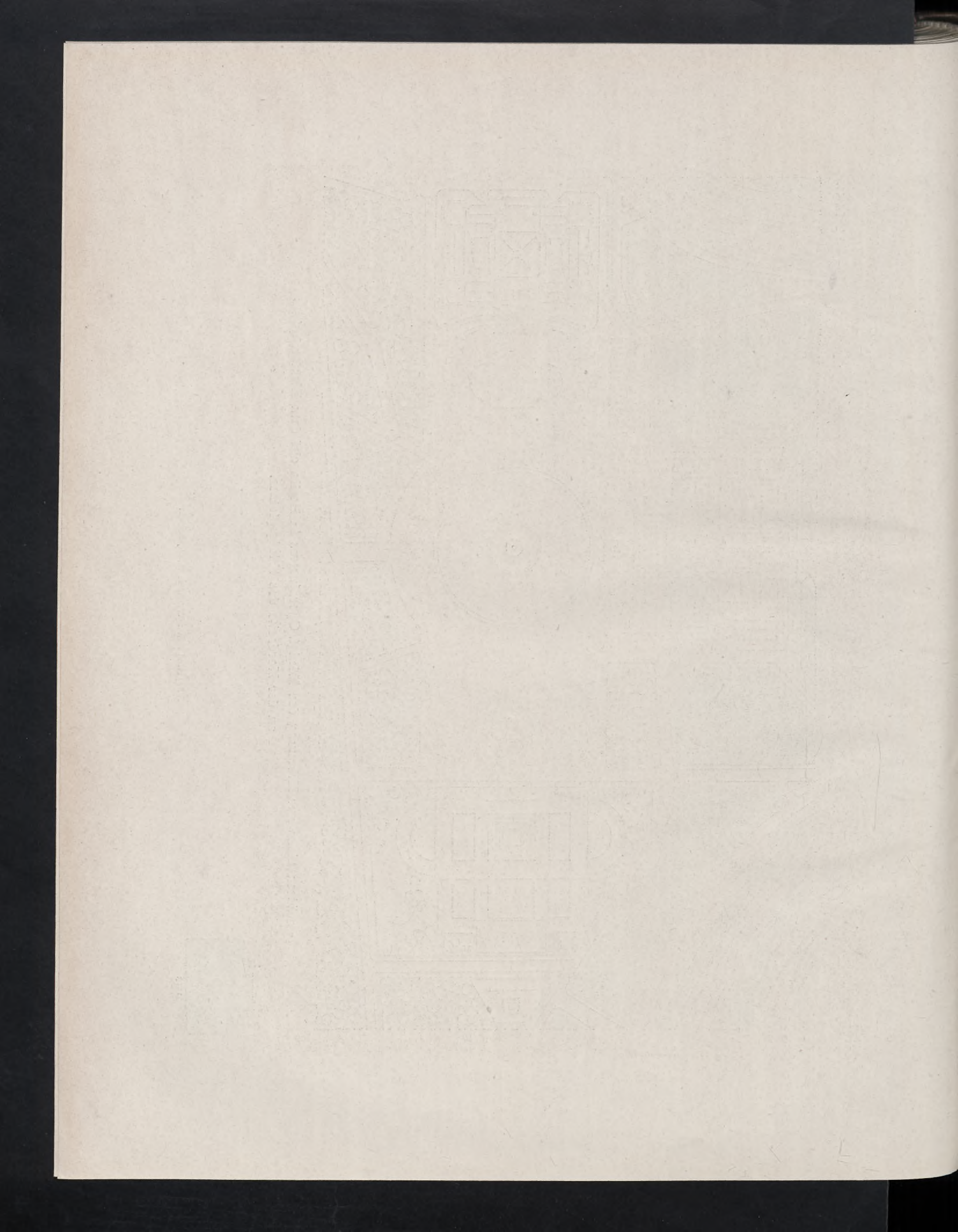


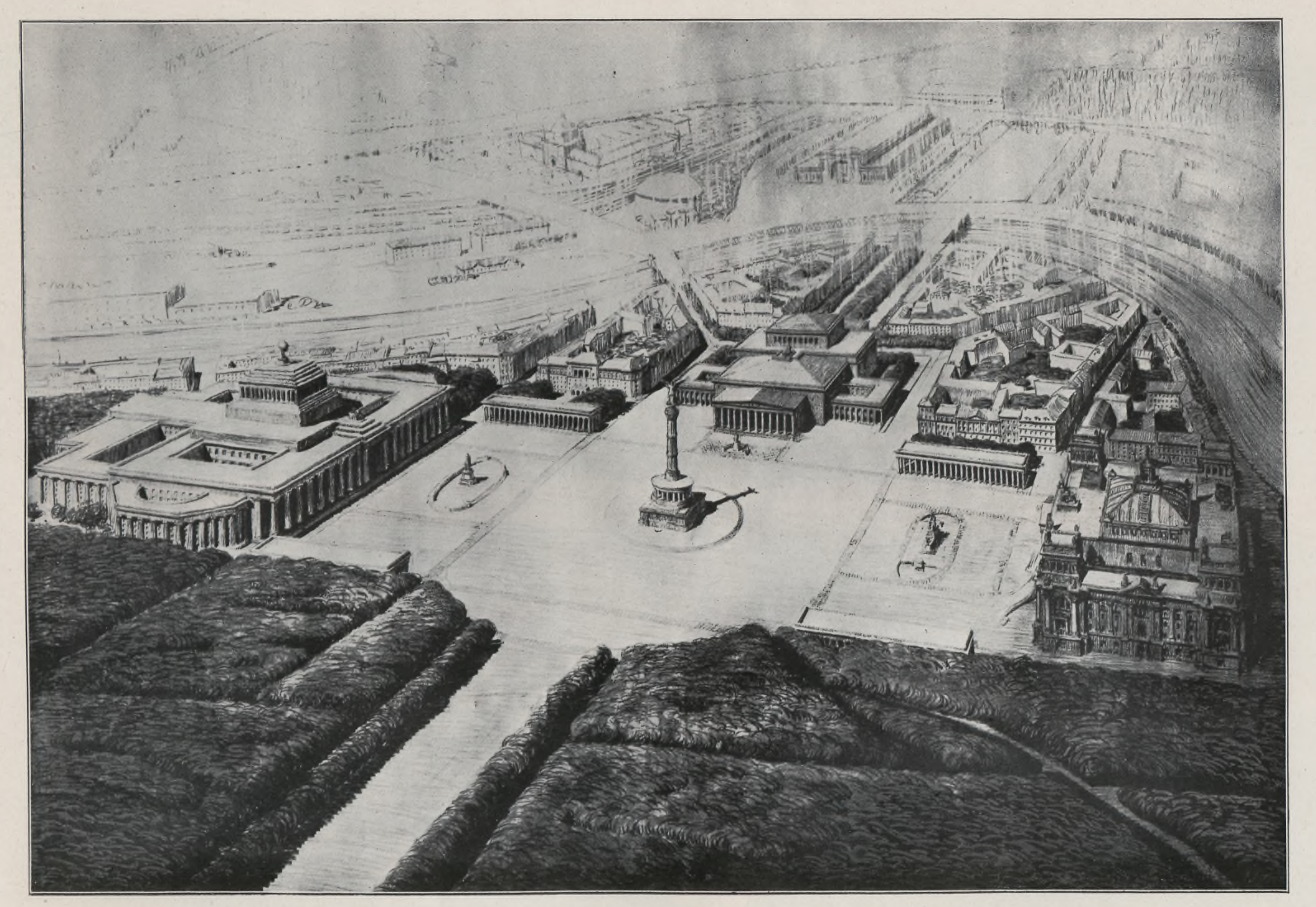
Ideenskizze zur Erbauung des Königl. Opernhauses in Berlin auf dem Bismarckplatz an der Nordseite des Königsplatzes.

Architekt: Otto Kohtz, Berlin-Friedenau.




Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



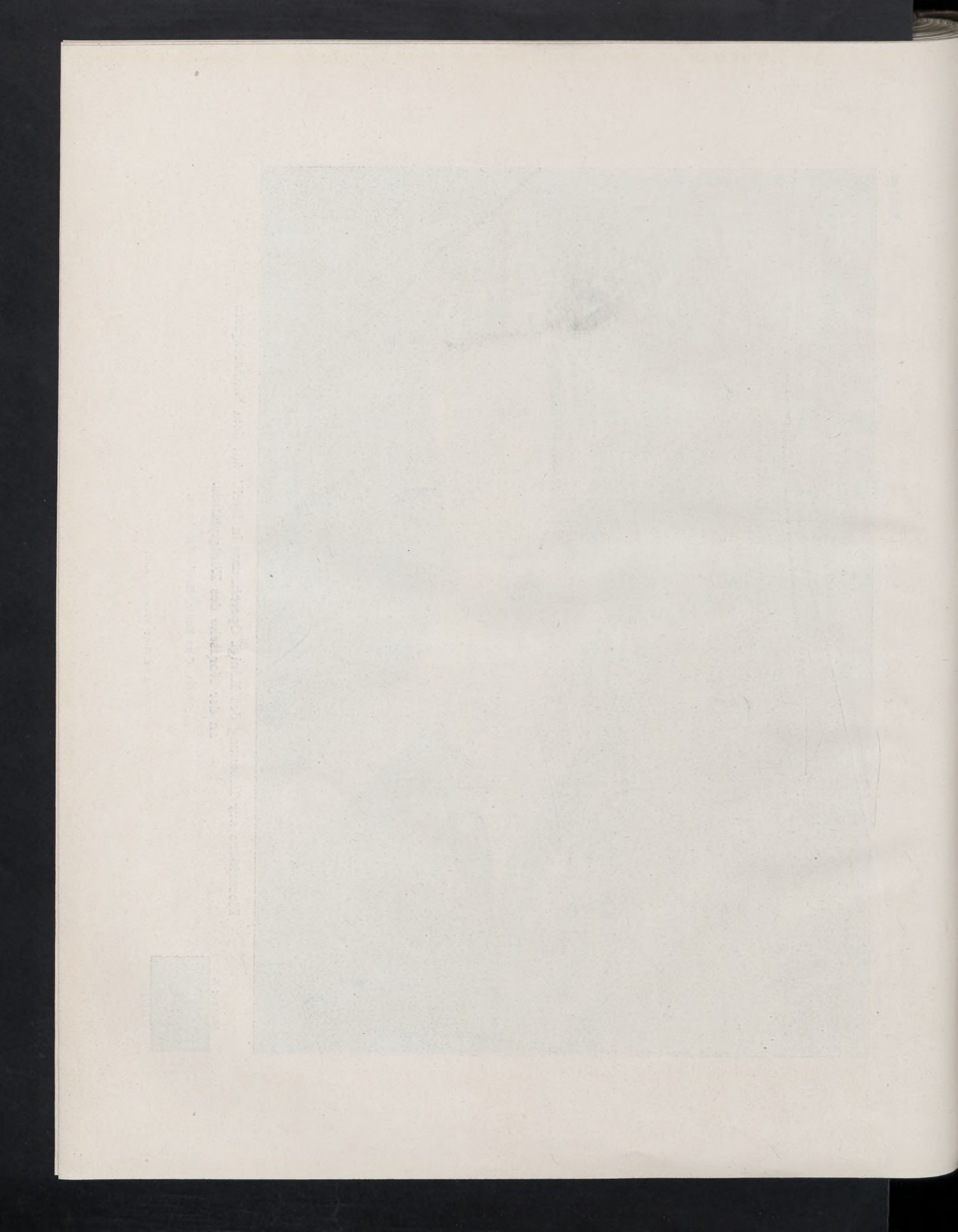


Ideenskizze zur Erbauung des Königl. Opernhauses in Berlin auf dem Bismarckplatz an der Nordseite des Königsplatzes.

Architekt: Otto Kohtz, Berlin-Friedenau.

Jahrgang X
DER STÄDTEBAU
1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



b



c



d



Bilder vom Rhein.

a und b aus Leutesdorf, c und d aus Fahr.

Naturaufnahmen von Kappel, Barmen.

Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.












Jahrgang X

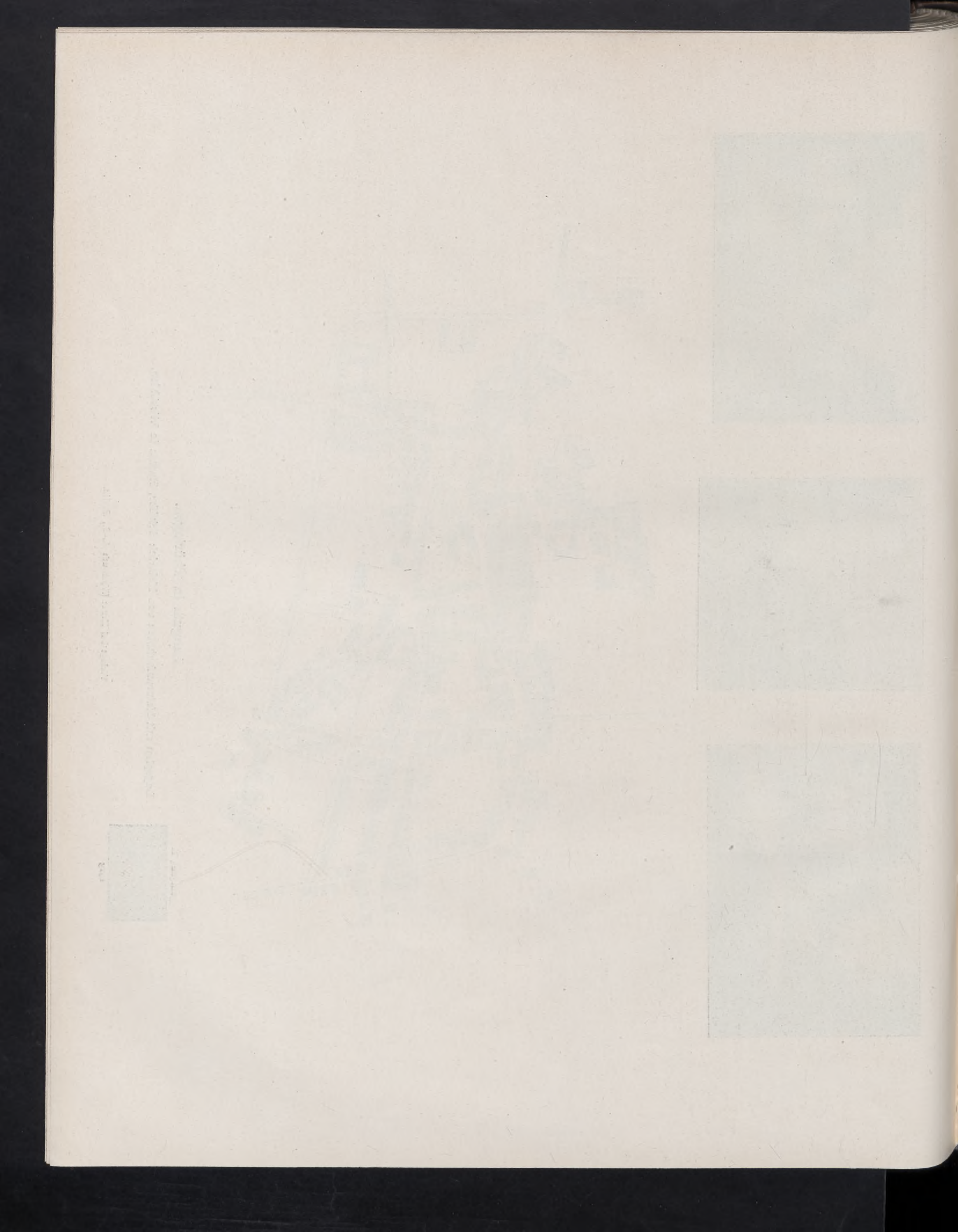



1913

# Langula in Thüringen.

Lageplan mit Naturaufnahmen von Heinrich Schäfer, Hamm in Westfalen.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.






Plan von Boston und Umgebung mit Parkflächen und Parkstraßen des Zweckverbands vom Jahre 1908.

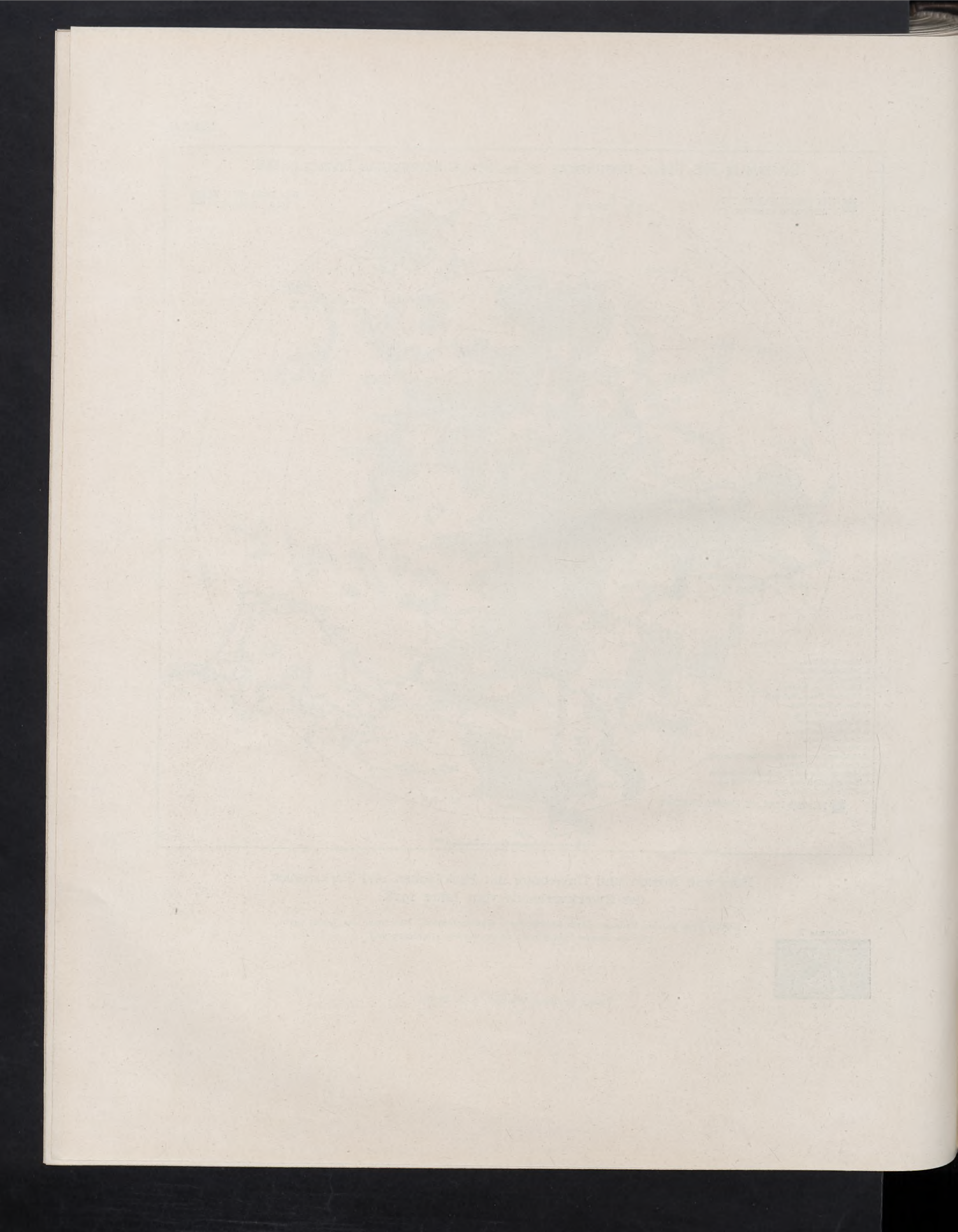
(Dieser Plan ist vom Verfasser durch Eintragungen ergänzt worden. Den Stand des Jahres 1912 gibt ein neuerer Plan wieder, der inzwischen erschienen ist.)

Jahrgang X

DER STÄDTEBAU

1913

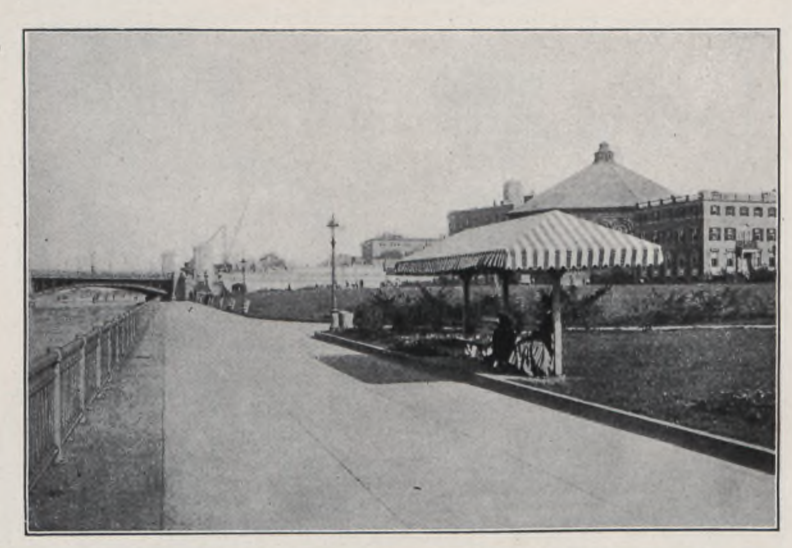
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a



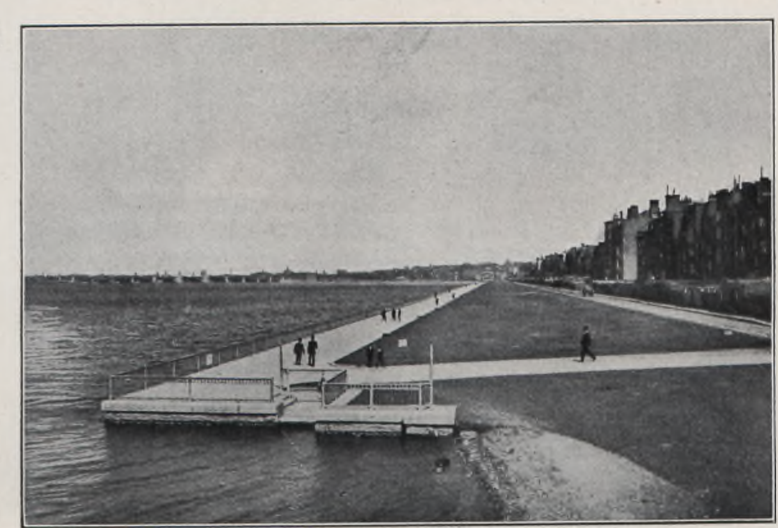
b



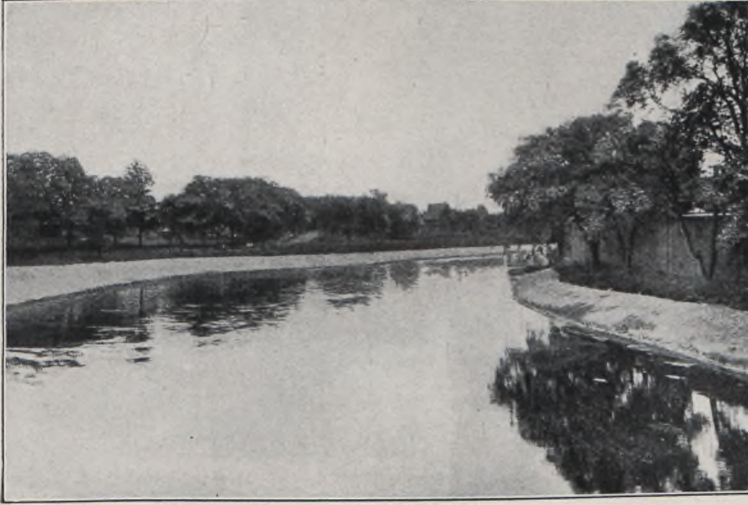
c



d



e



f



## Parkzweckverband von Boston: Regelung des Charles River.

a. Damm zum Abschluß gegen das Meer mit hoch- und tiefliegender Brückenbahn.
b. Uferstraße mit Anschluß der Cambridge-Brücke.
c. Blick stromaufwärts von der Cambridge-Brücke.
d. Blick stromabwärts von der Harvard-Brücke.
e. Ausgestaltung der Ufer.
f. Einfügung der Brücke in die Landschaft.

Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

COMMONWEALTH OF MASSACHUSETTS — MIDDLESEX FELLS RESERVATION — METROPOLITAN PARK COMMISSION

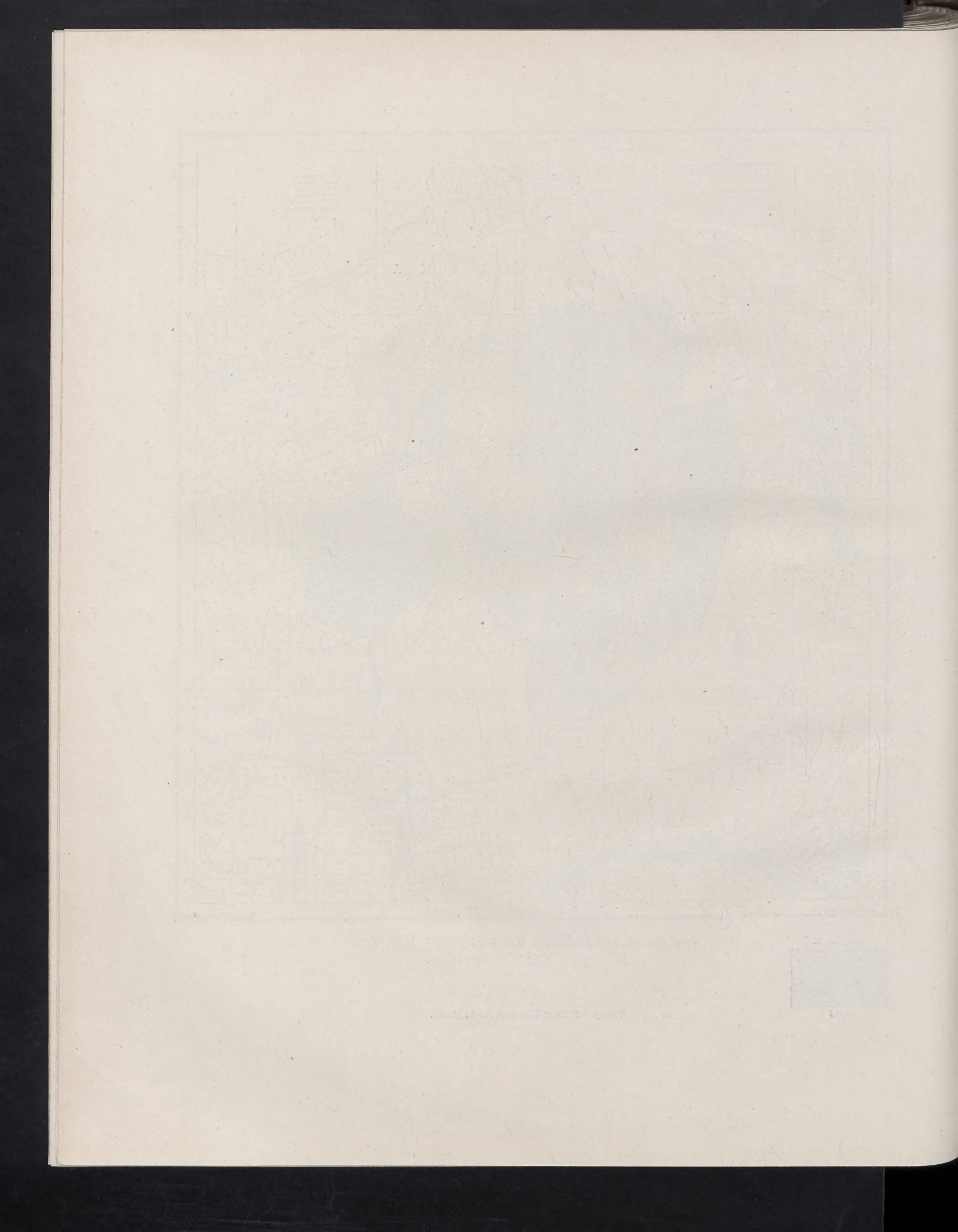
Parkzweckverband von Boston: Waldfläche der Middlesex Fells Reservation.

Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



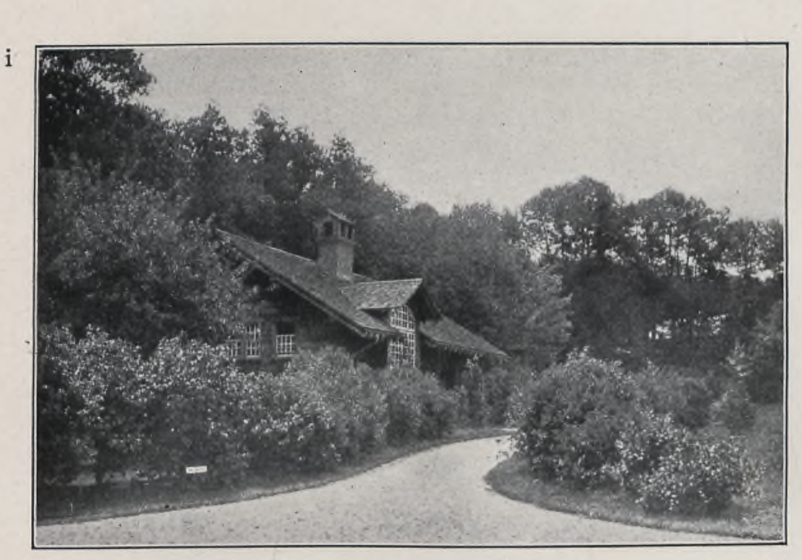
g



h



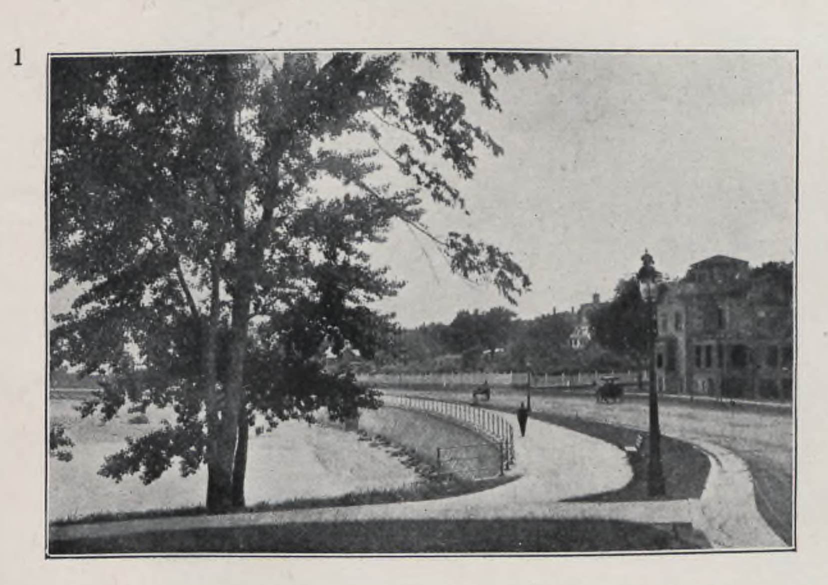
i



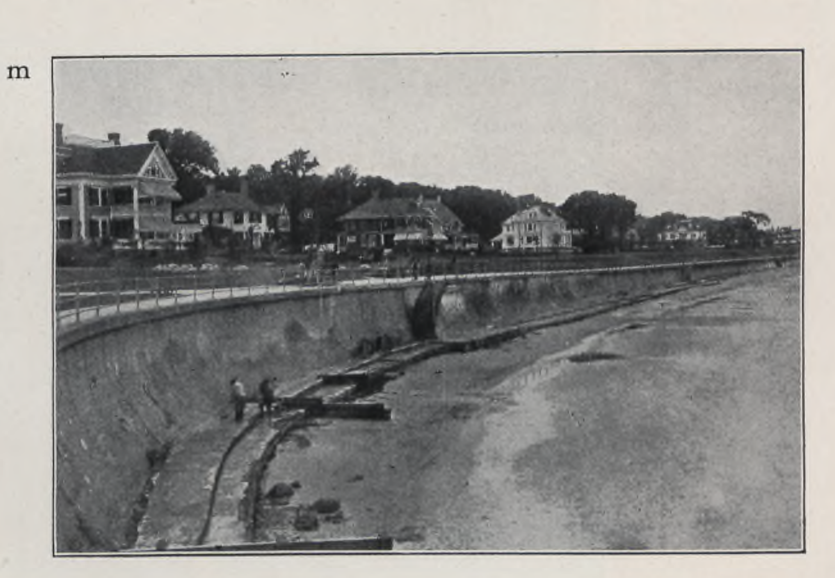
k



l



m



## Parkzweckverband von Boston:

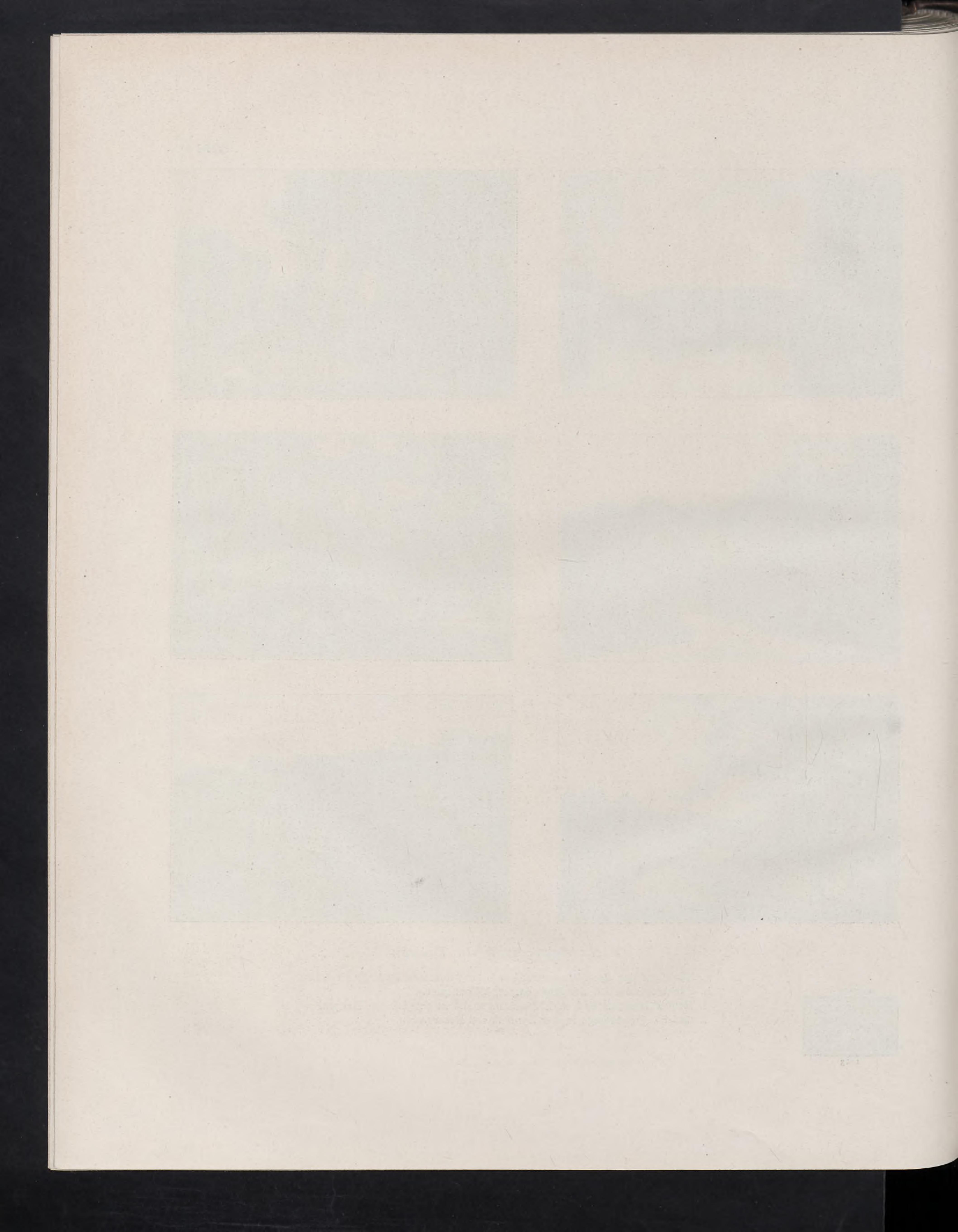
g. Blick auf den See (Wasserbehälter) der Middlesex Fells Reservation.
h. Parkweg nördlich der Main Street, Winchester.
i. Bedürfnisanstalt und k. Erfrischungshalle in den Blauen Bergen.
l. und m. Strandwege in der Lynn Shore Reservation.








Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



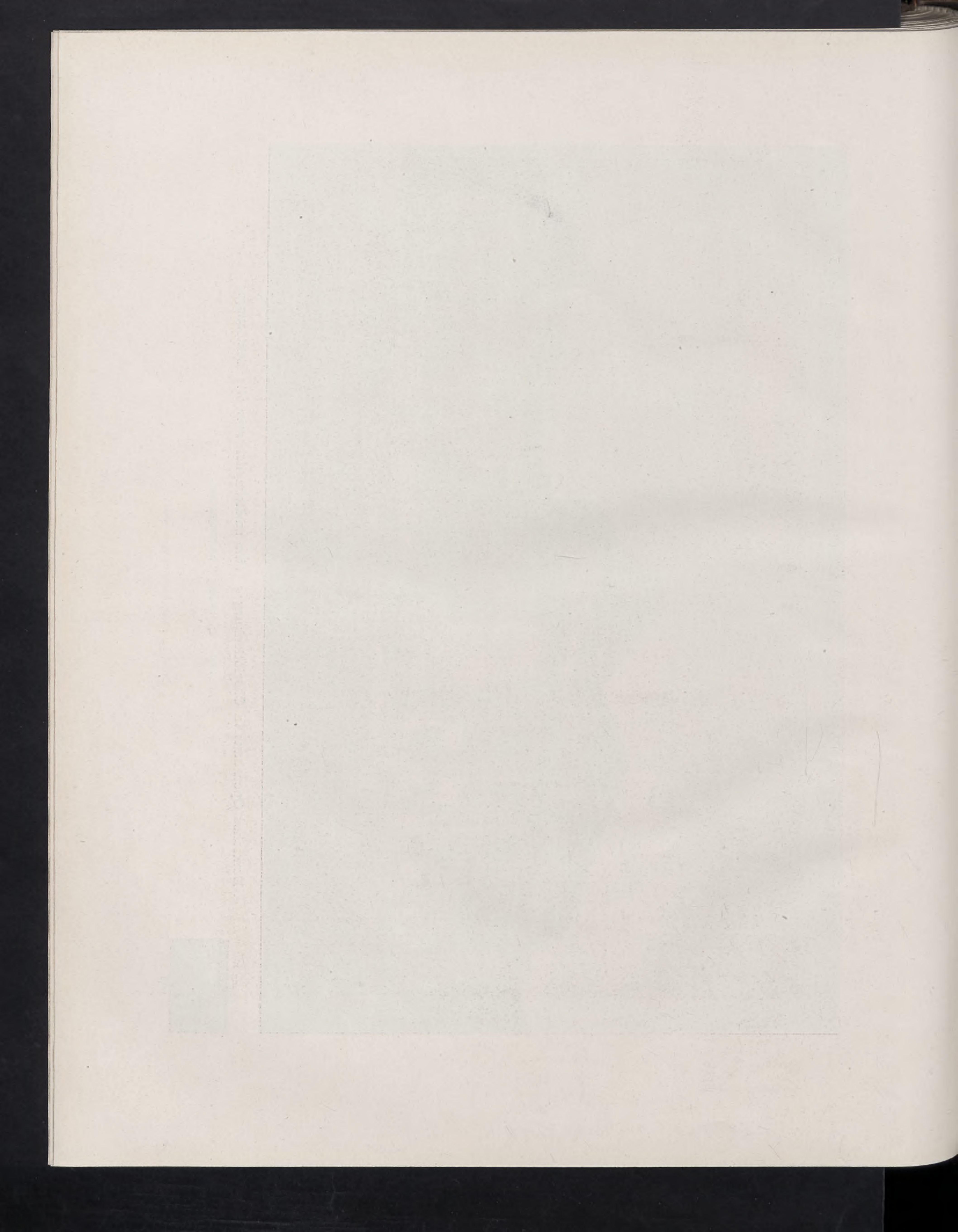


Deutsches Opernhaus in Charlottenburg — eine städtebaulich reizvolle Ecklösung.

Architekt: H. Seeling, Charlottenburg.

Jahrgang X
DER STÄDTEBAU
1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.







b




Jahrgang X

1913

Königsberg i. Pr. — Naturaufnahmen.

a. Blick von der Schmiedebrücke nach der Lastadie.
b. Altstädtische Bergstraße unterhalb des Schlosses.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf zum Bebauungsplan für Reichenberg in Böhmen und Umgebung. I. Preis.

Kennwort: „Heimat ich grüße dich“. Architekten: Wilhelm Habel und Walter Kreuzer, Barmen.

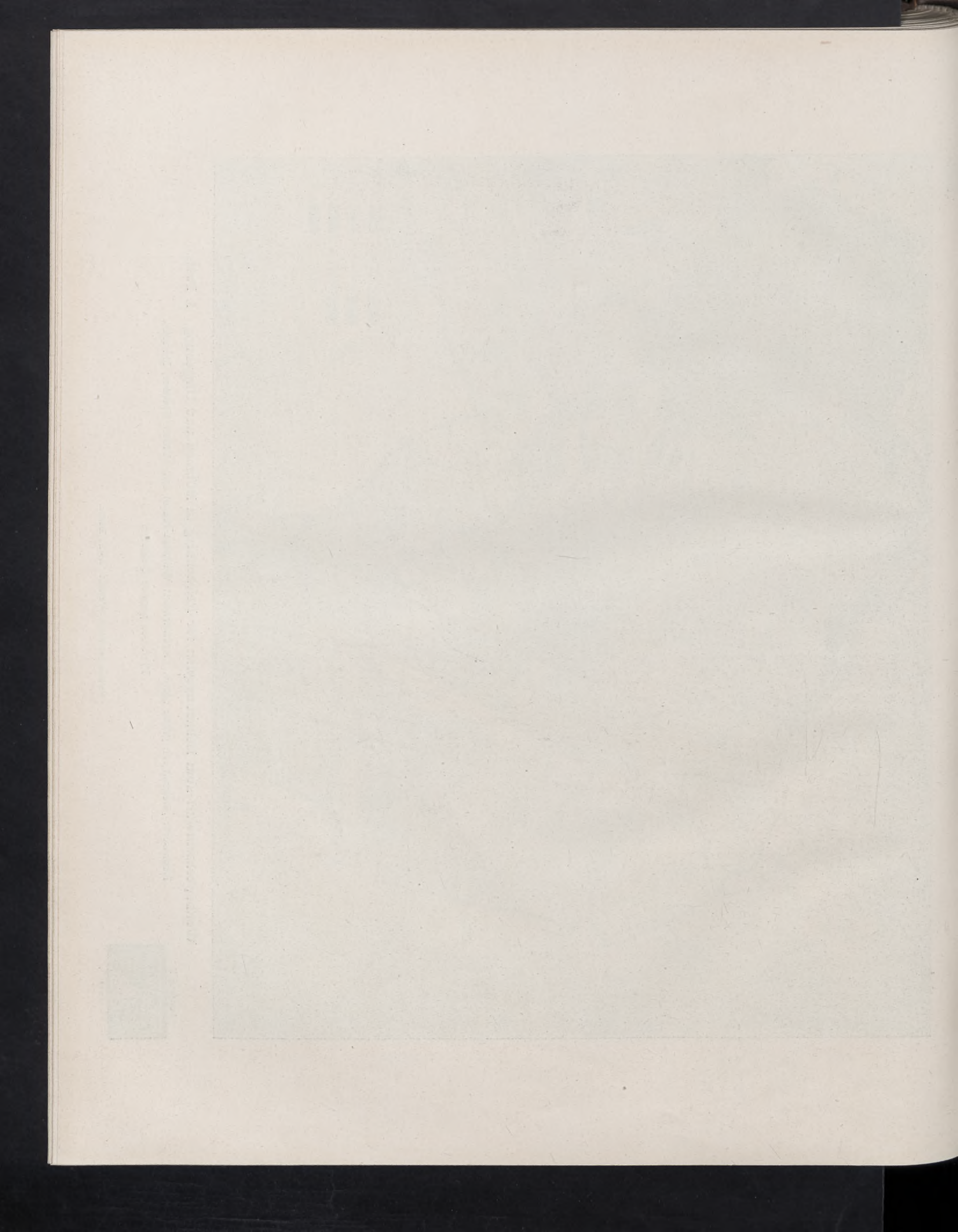
Plan des ganzen Gebietes.

Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Wettbewerbsentwurf zum Bebauungsplan für Reichenberg in Böhmen und Umgebung. I. Preis.

Kennwort: „Heimat ich grüße dich“. Architekten: Wilhelm Habel und Walter Kreuzer, Barmen.

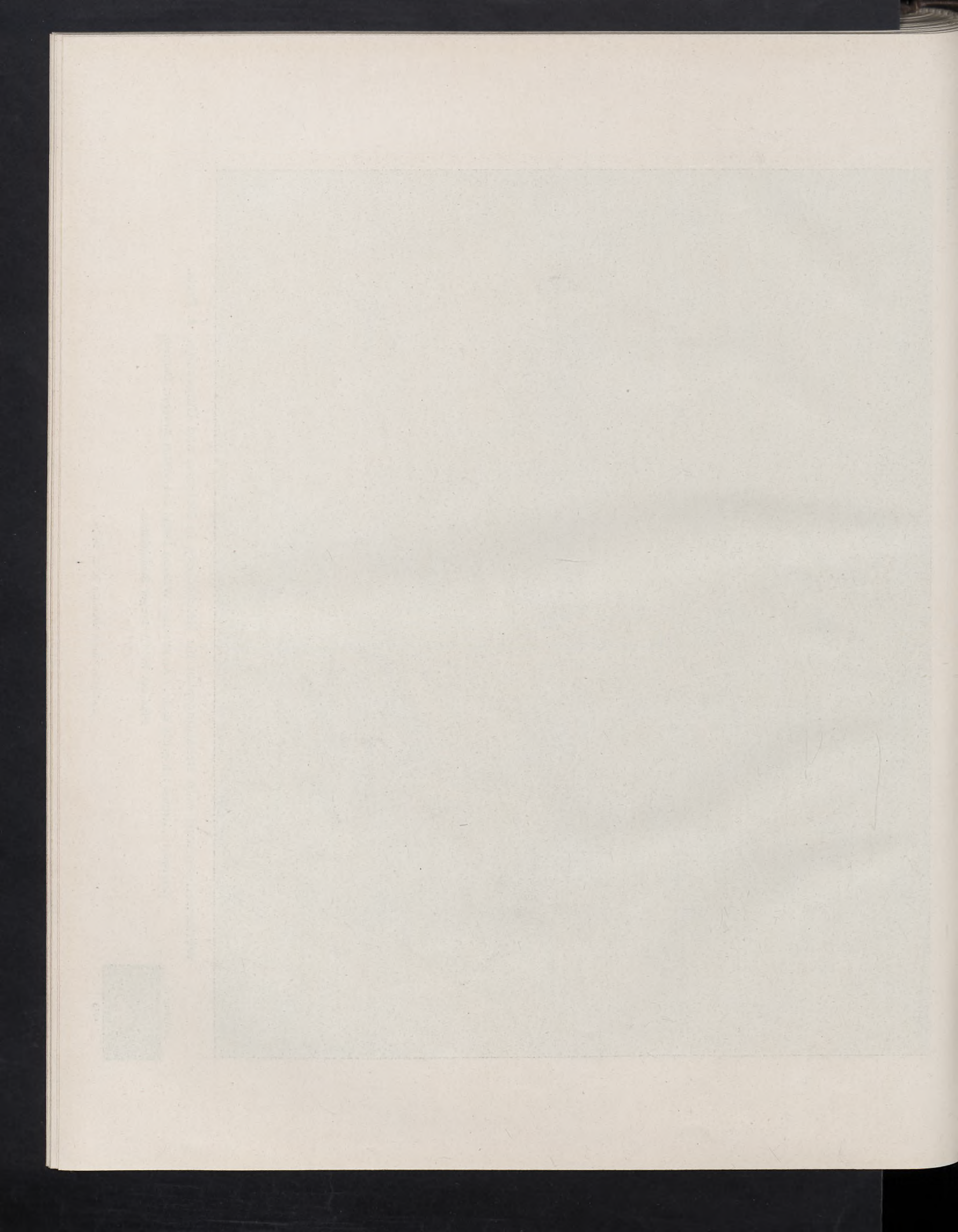
Plan des Reichenberger Stadtgebietes.

Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Jahrgang X



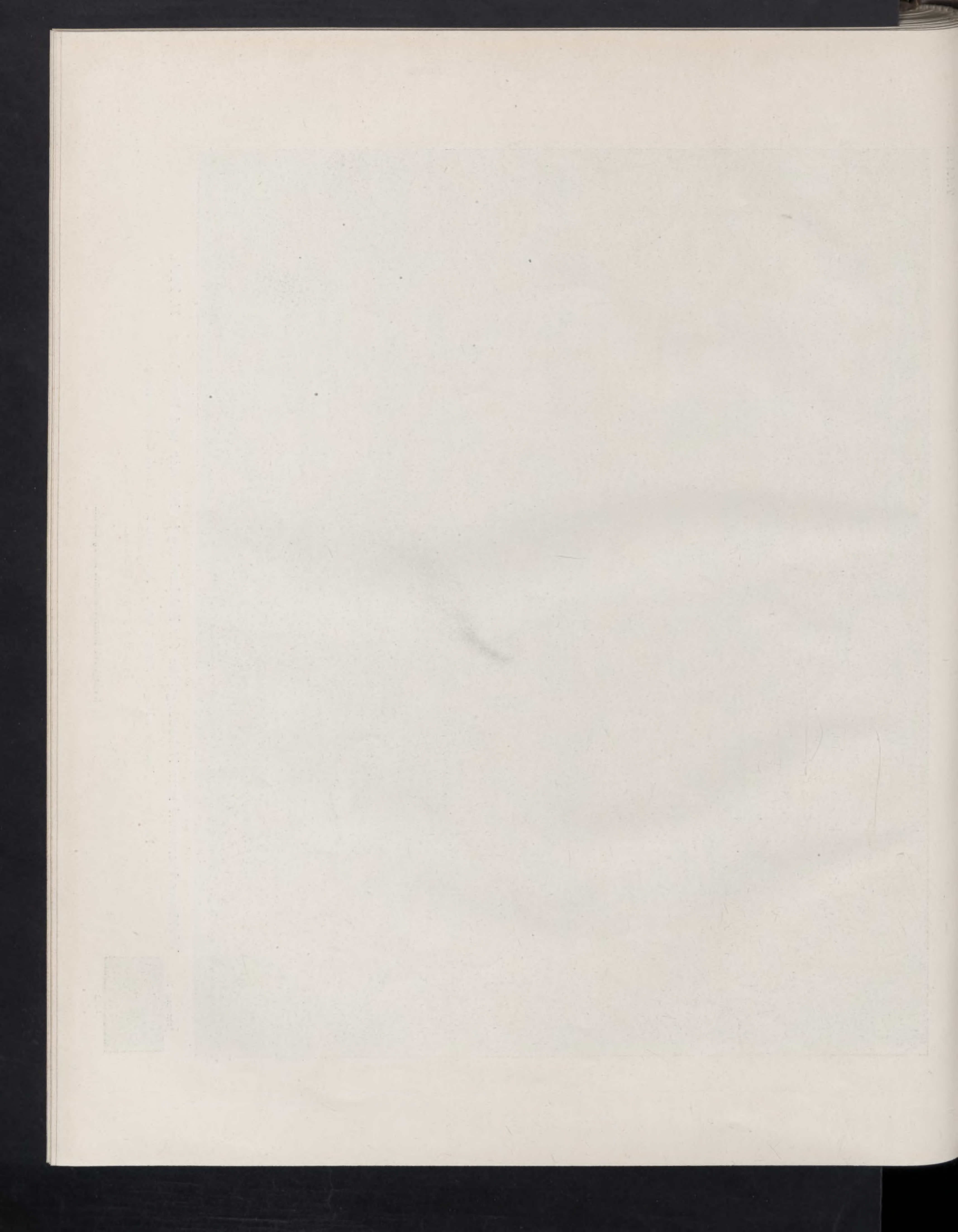

1913

Wettbewerbsentwurf zum Bebauungsplan für Reichenberg in Böhmen und Umgebung. II. Preis.

Kennwort: „Bekrönte Hügel, offene Täler". Architekt: Emil Maul, Charlottenburg.

Plan des ganzen Gebietes.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



Wettbewerbsentwurf zum Bebauungsplan für Reichenberg in Böhmen. II. Preis.

Kennwort: „Bekrönte Hügel, offene Täler“. Architekt: Emil Maul, Charlottenburg.

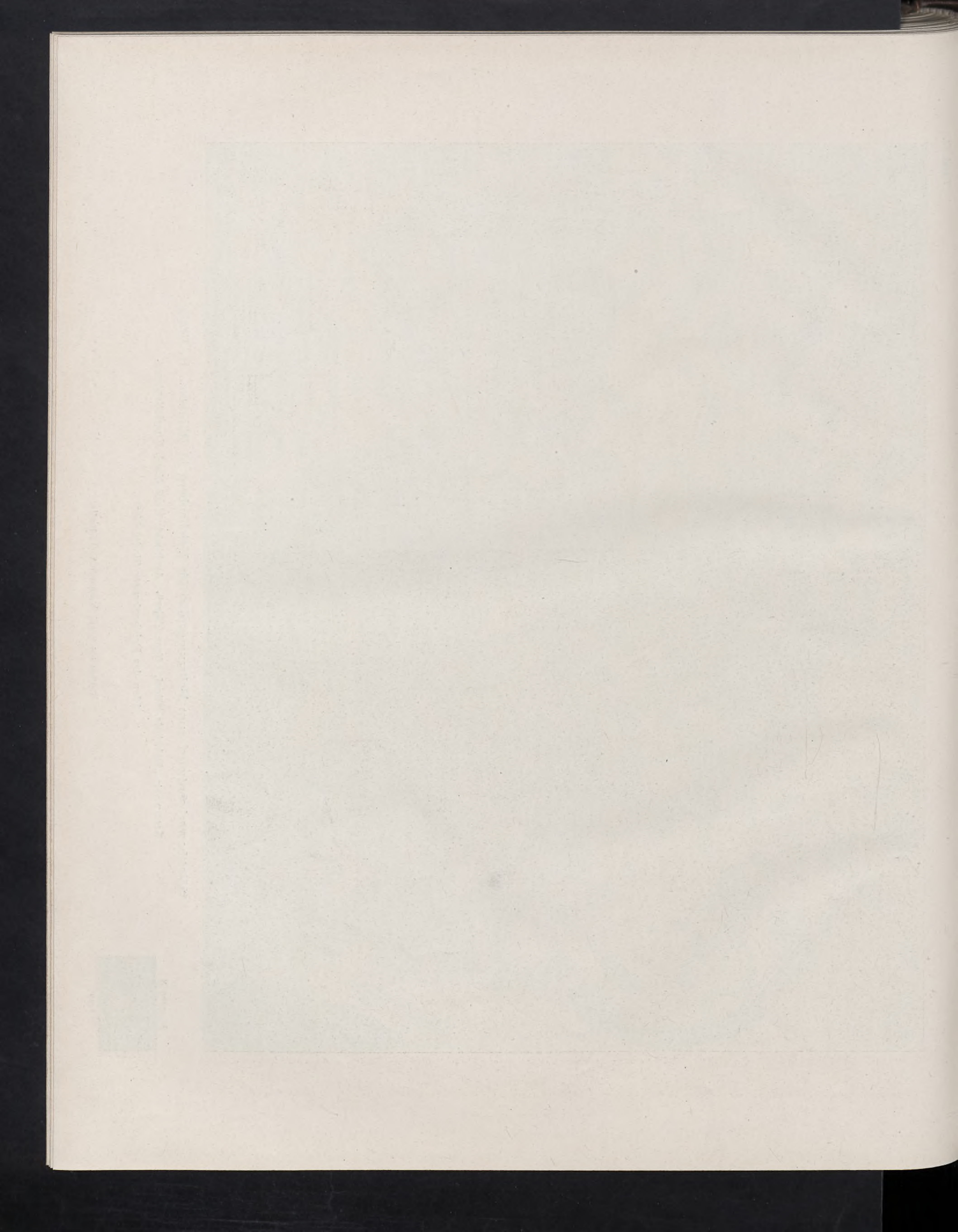
Plan des Reichenberger Stadtgebietes.

Jahrgang X




1913

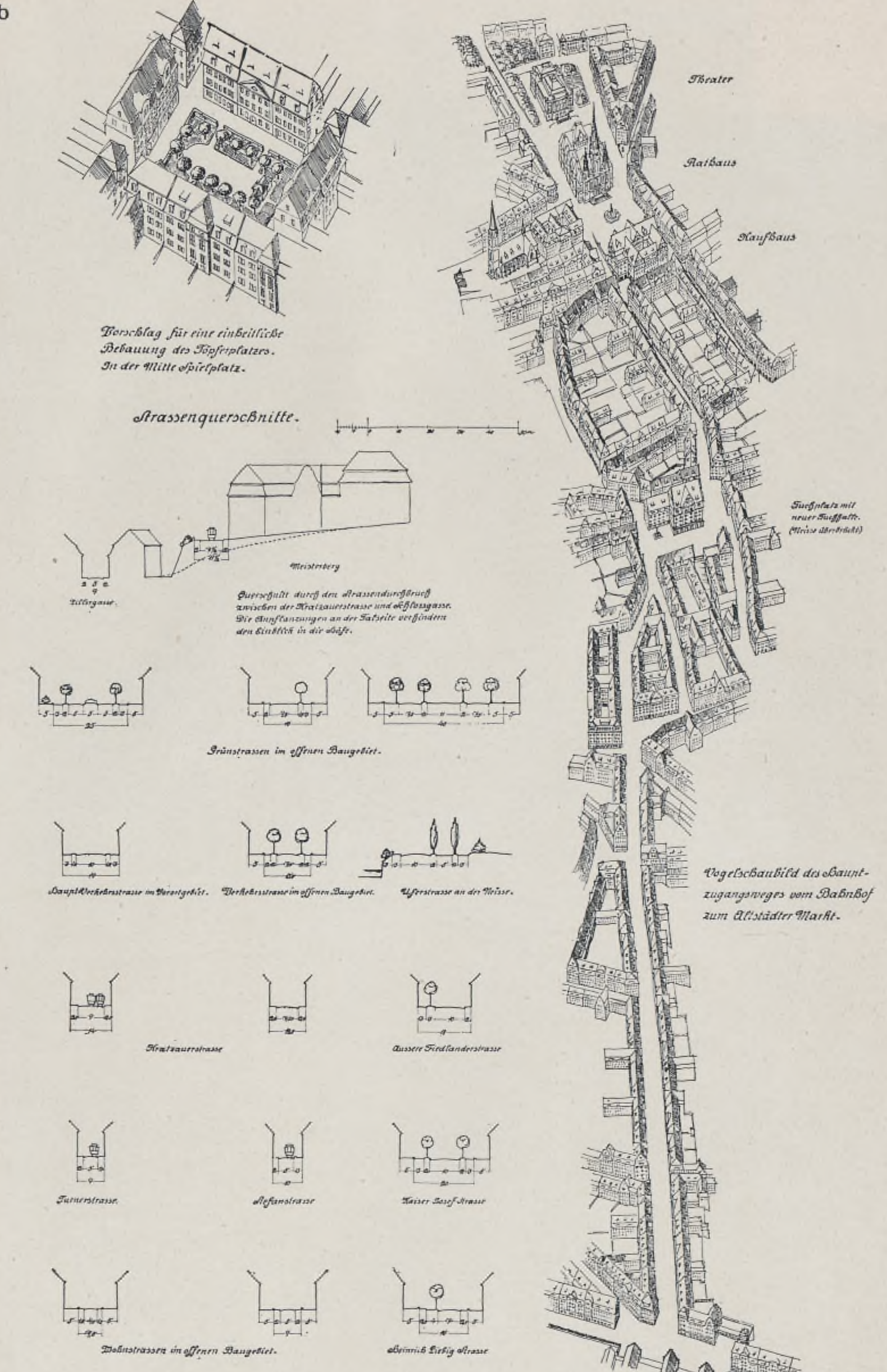
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a




b




Wettbewerbsentwürfe zum Bebauungsplan für Reichenberg in Böhmen und Umgebung.

a) Entwurf: „Heimat, ich grüße dich". I. Preis. Architekten: Wilhelm Habel und Walter Kreuzer, Barmen.
b) Entwurf: „Bekrönte Hügel, offene Täler". II. Preis. Architekt: Emil Maul, Charlottenburg.








Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf zum Bebauungsplan für Reichenberg in Böhmen und Umgebung. III. Preis.

Jahrgang X

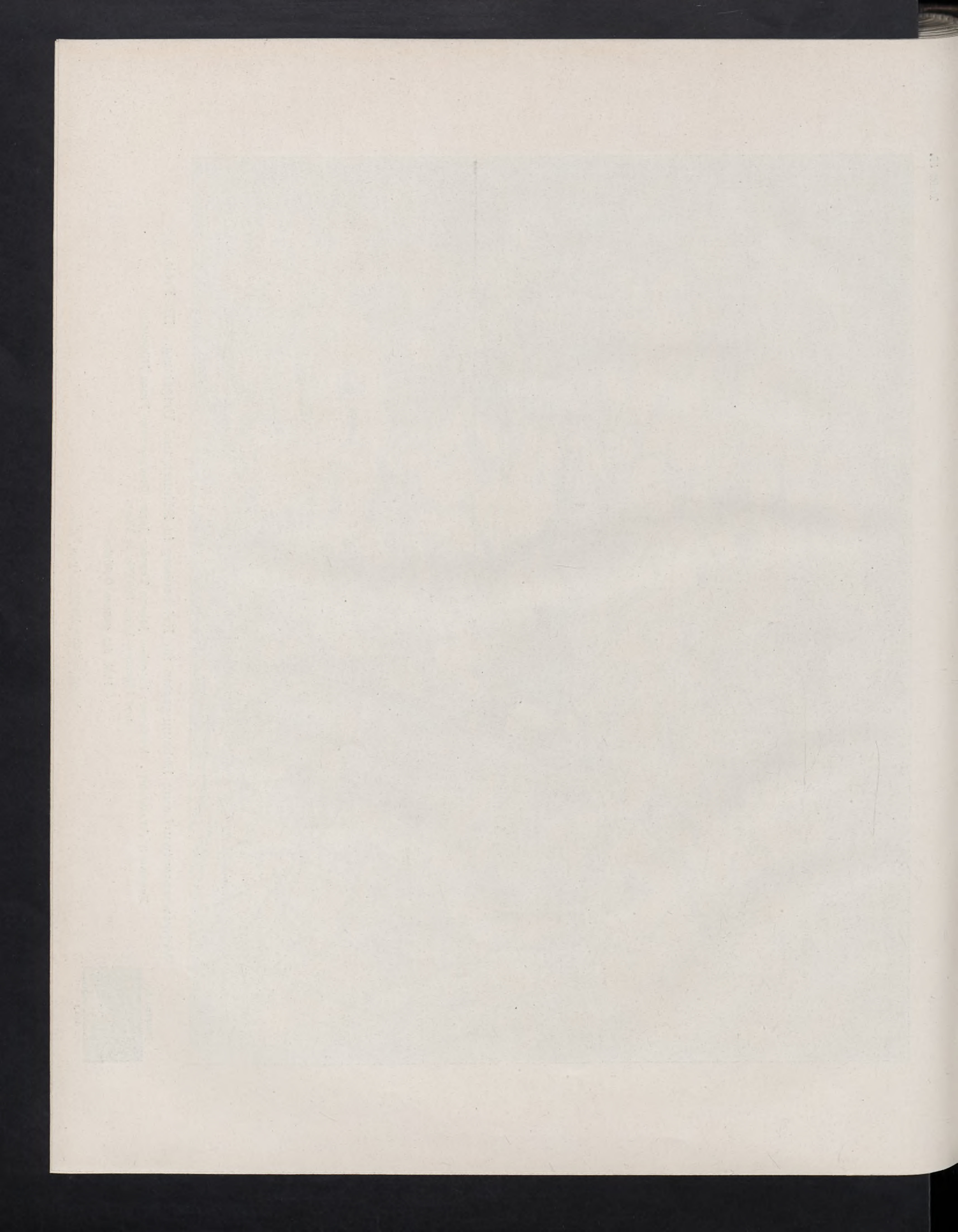



1913

Kennwort: „Wohlfahrt". Verfasser: Ingenieur Johann Theodor Jäger, Obergeometer Franz Miklaucic und Ingenieur Ernst Schüller in Wien.

Plan des ganzen Gebietes.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



## Wettbewerbsentwurf zum Bebauungsplan für Reichenberg in Böhmen.

Kennwort: Jeschkenstadt. Architekt: Oskar Rößler, Reichenberg i. Böhmen.

Übersichtsplan.

Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf zum Bebauungsplan für Reichenberg in Böhmen.

Kennwort: Jeschkenstadt. Architekt: Oskar Rößler, Reichenberg i. Böhmen.

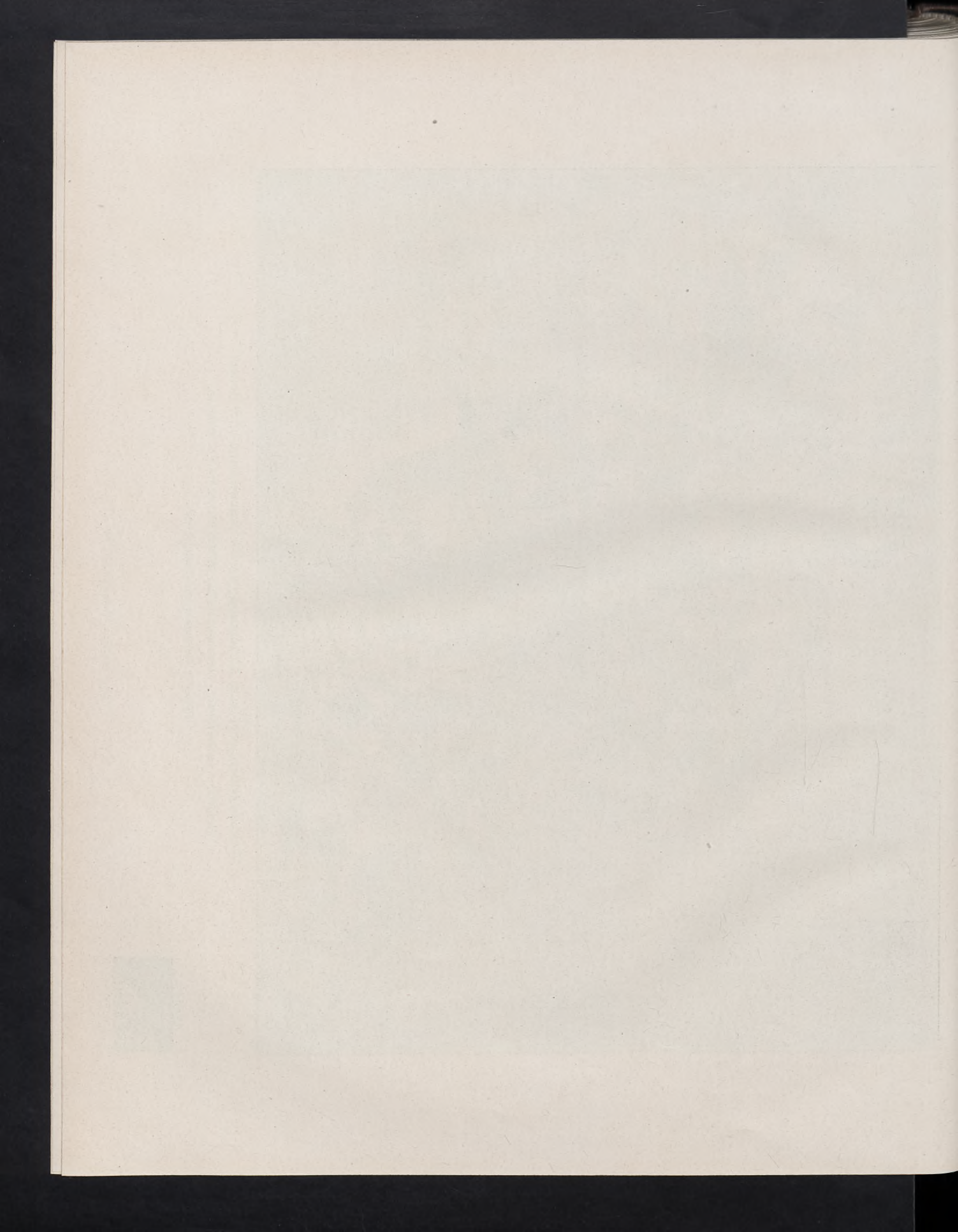
Plan des Reichenberger Stadtgebietes.

Jahrgang X

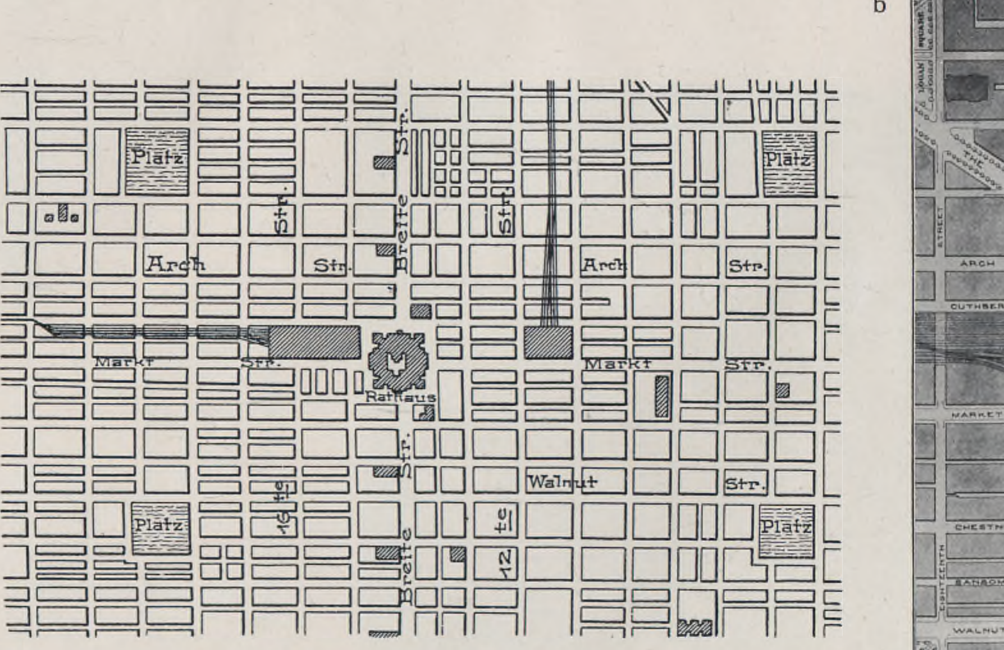



1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

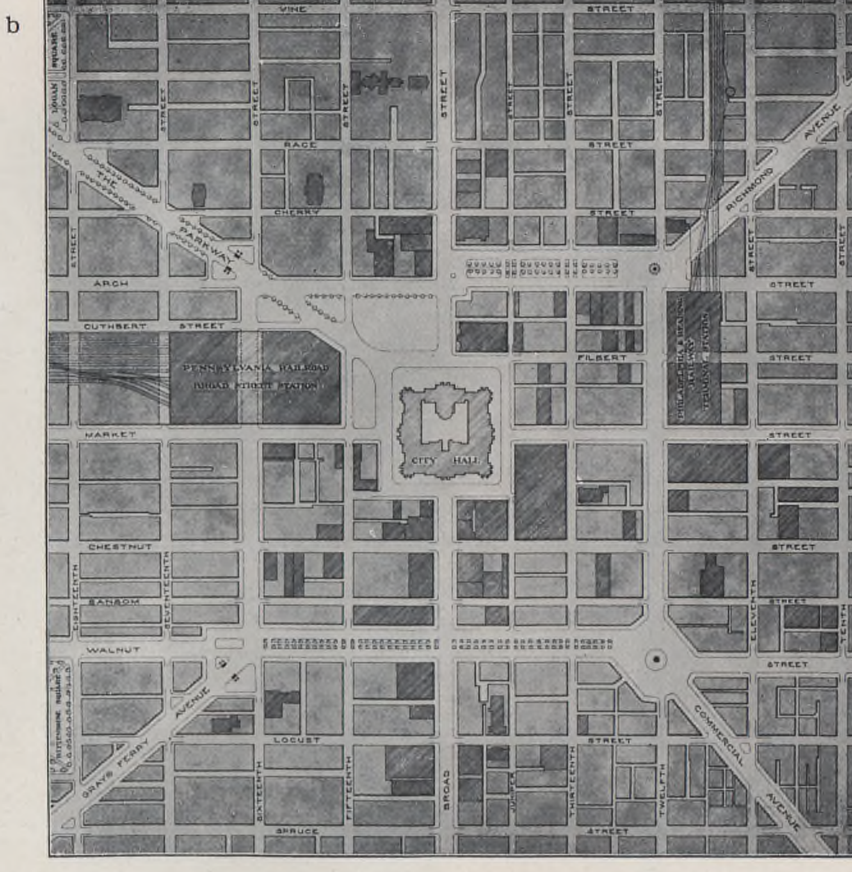


a

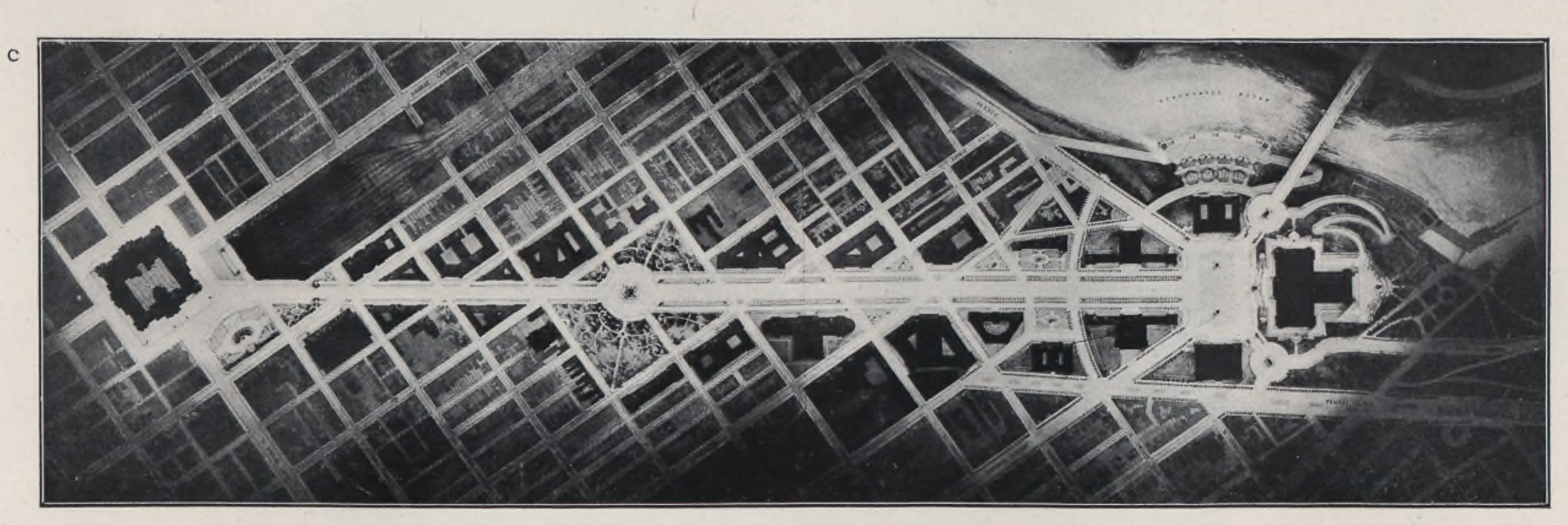



Umgebung des Rathauses
in Philadelphia.

b




c



## Philadelphia: Umgebung des Rathauses.

a. Gegenwärtiger Zustand.
b. Geplante Änderungen.
c. Parkweg vom Rathause zum Fairmount-Park.

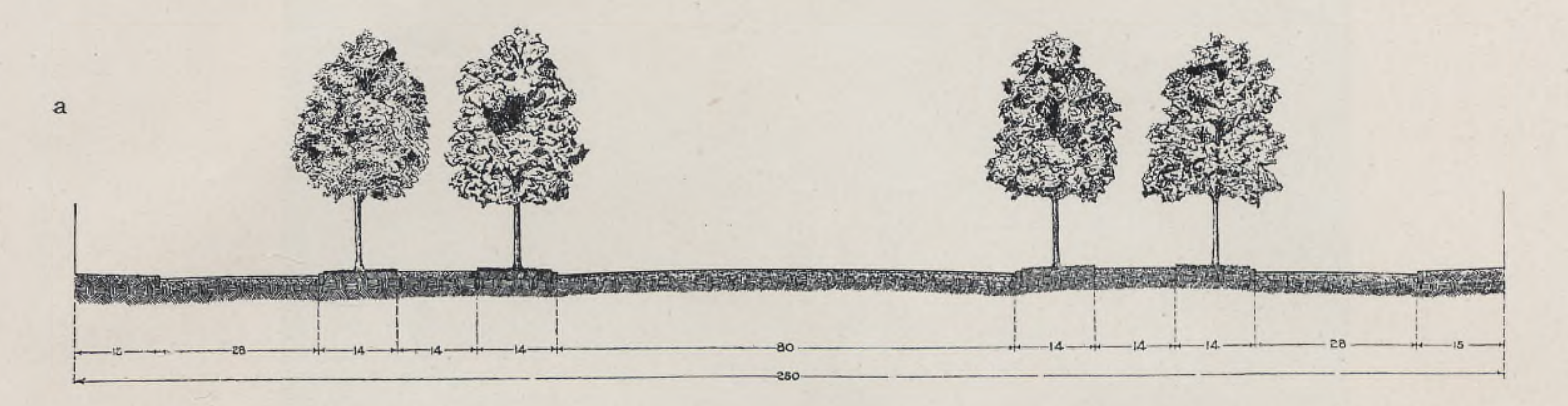
Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



b



Philadelphia: Parkweg vom Rathause zum Fairmount-Park.

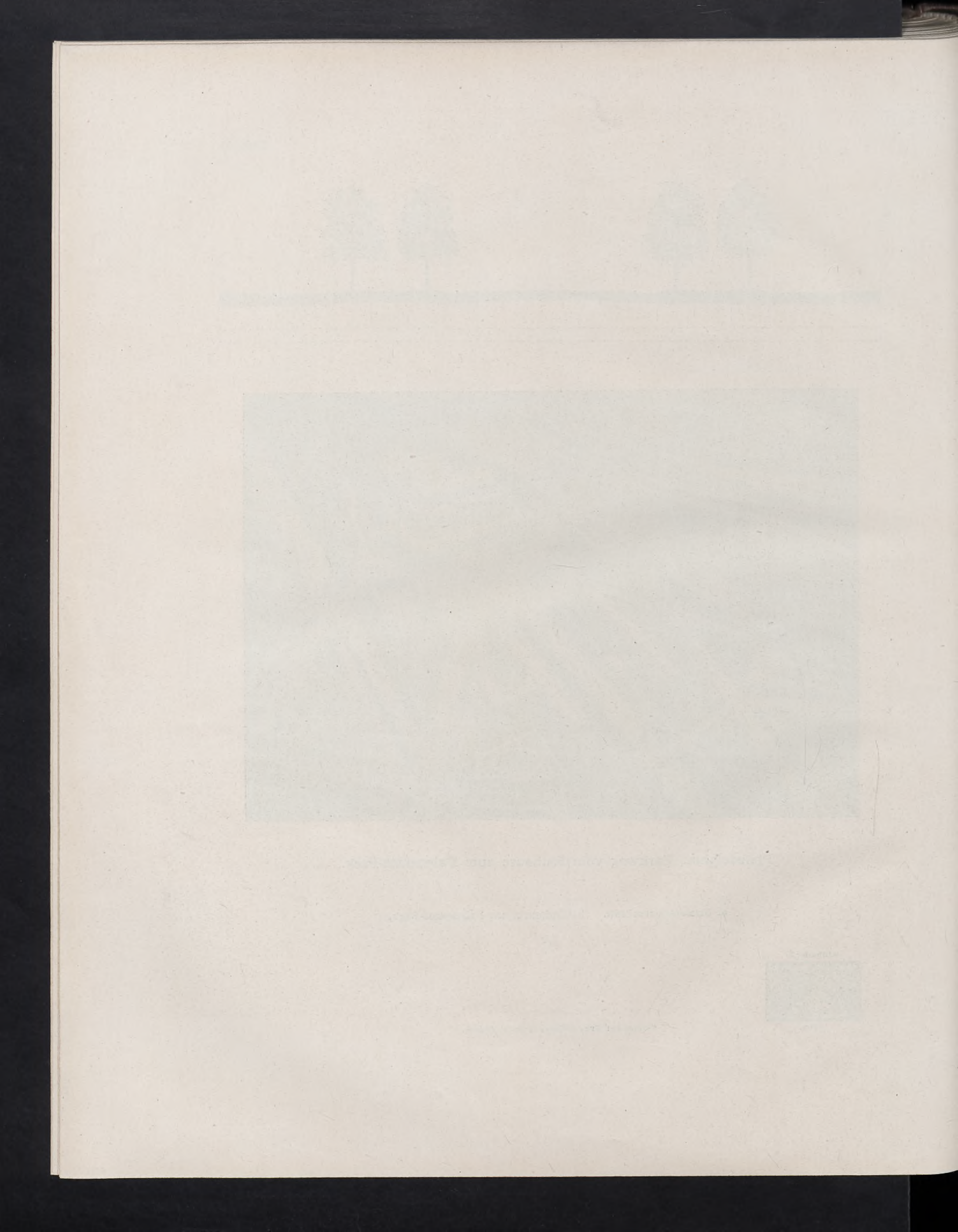
a. Straßenquerschnitt. b. Endpunkt am Fairmount-Park.

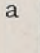


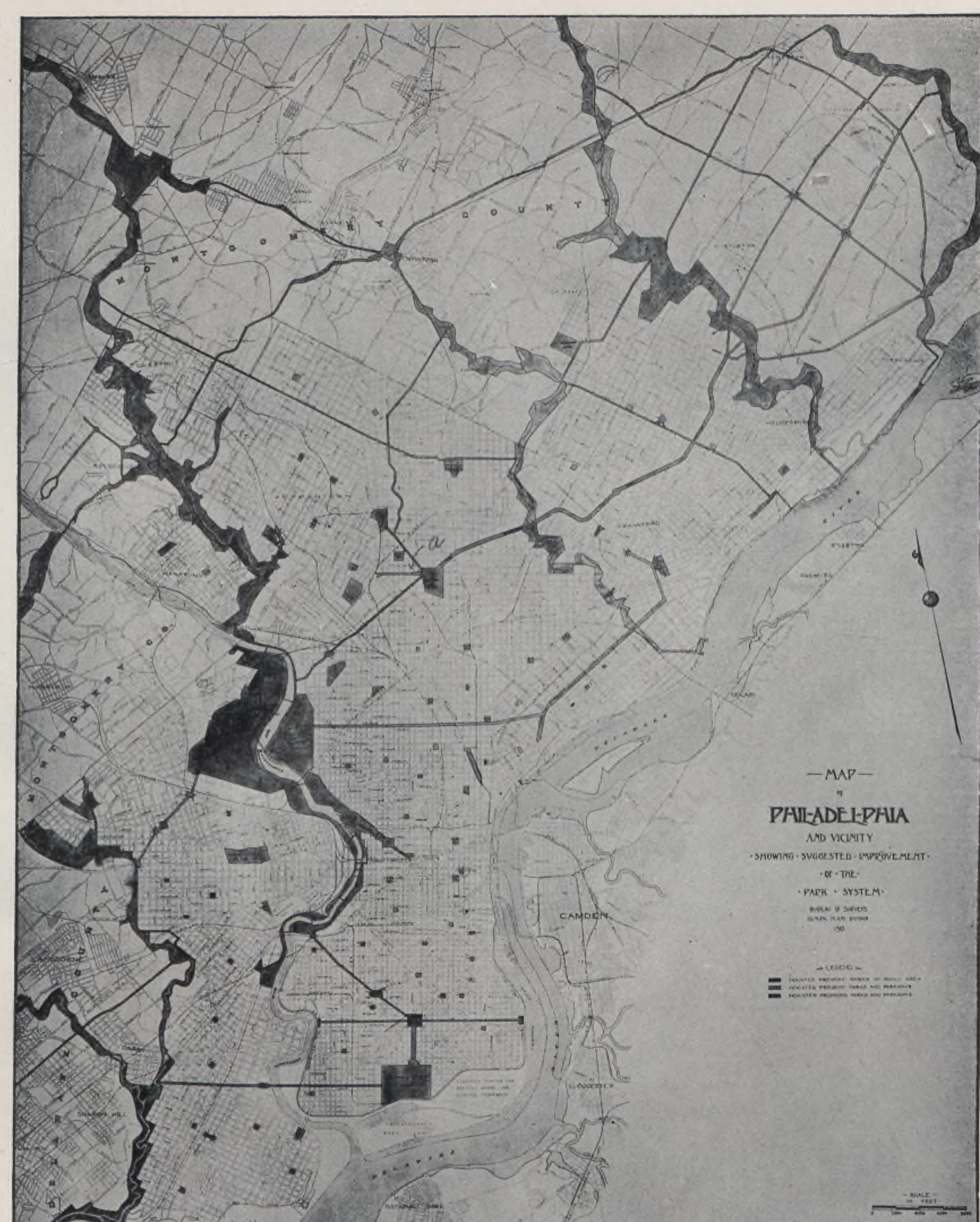




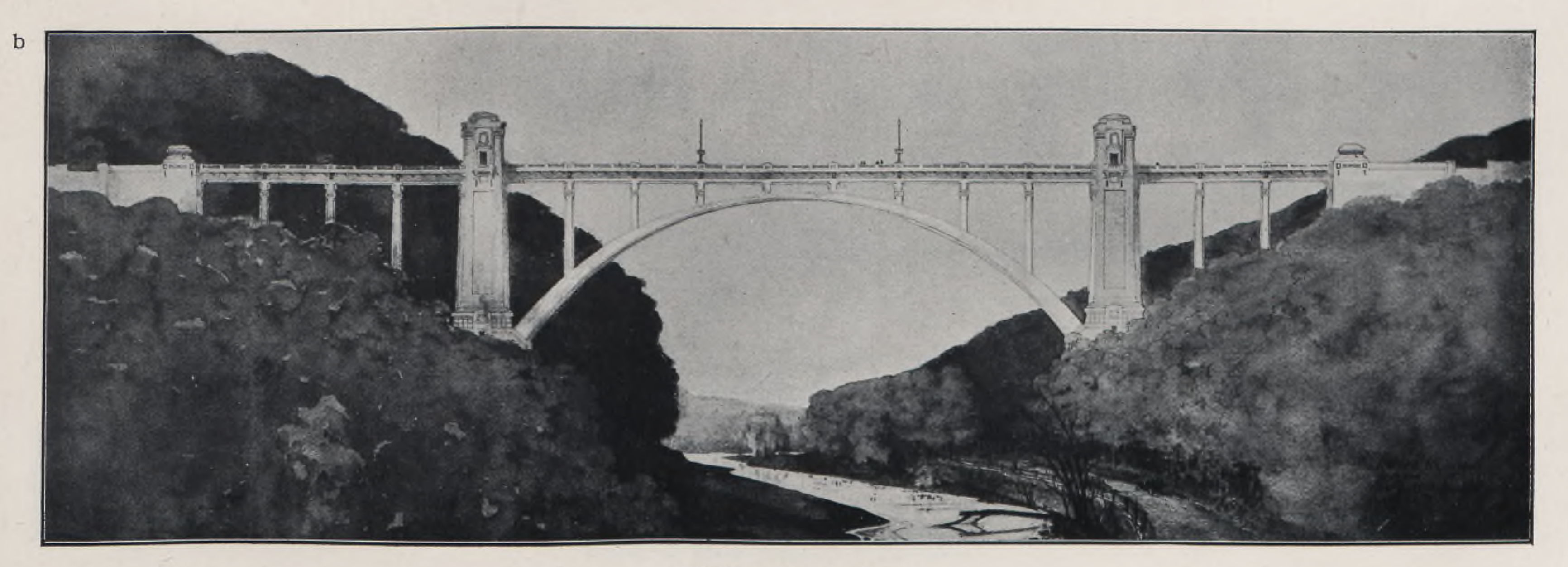

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.








b



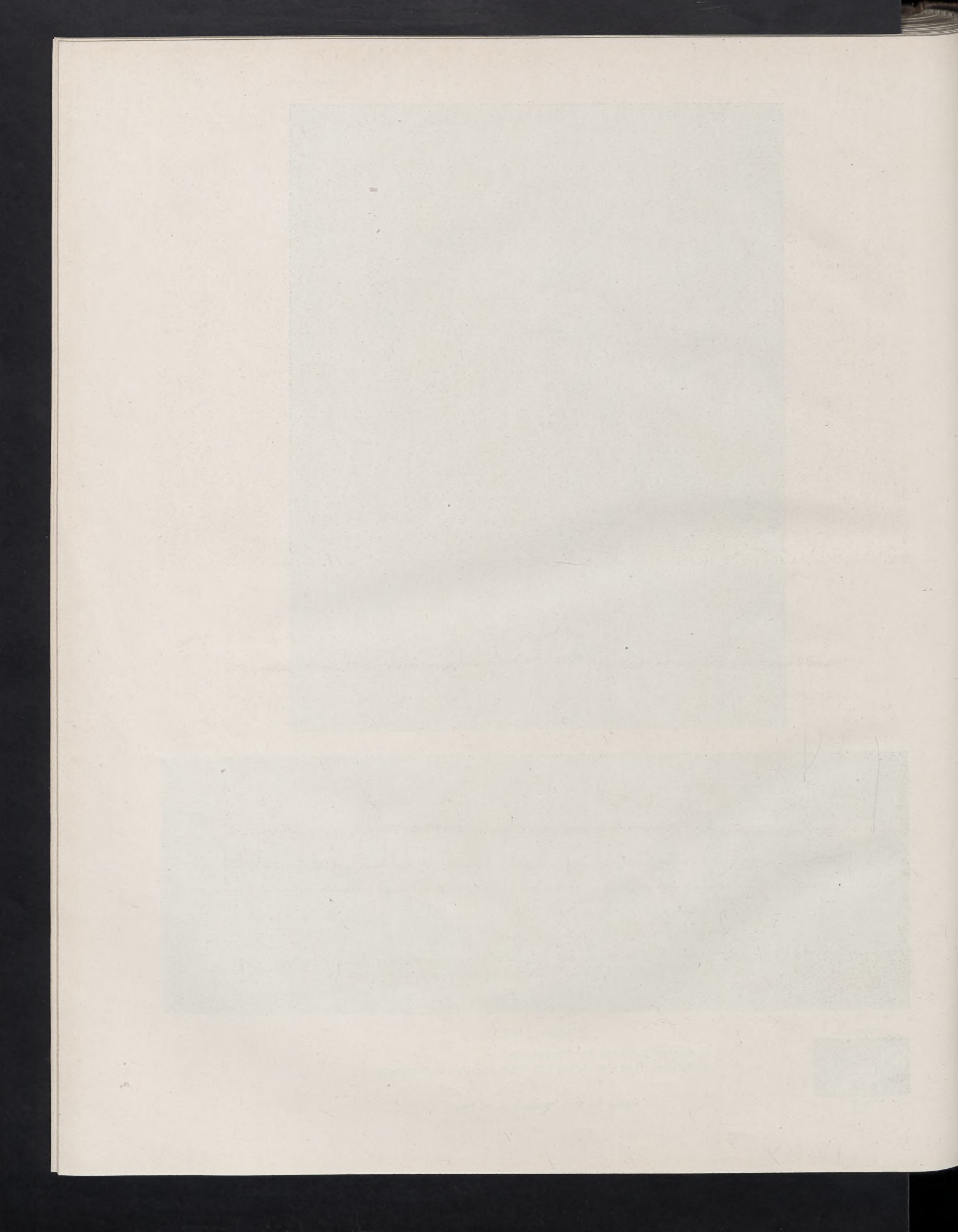



Jahrgang X
1913

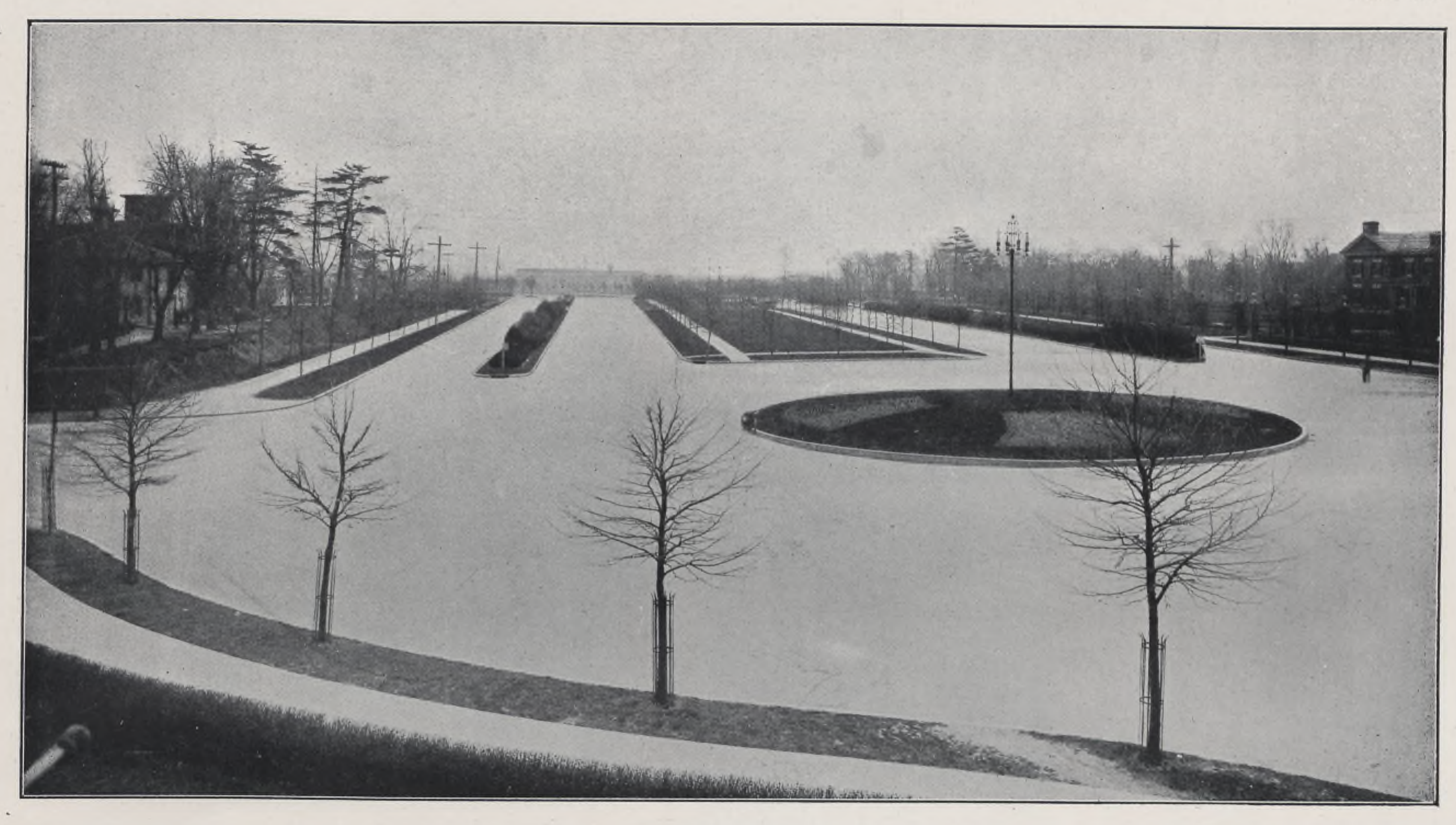
## Philadelphia:

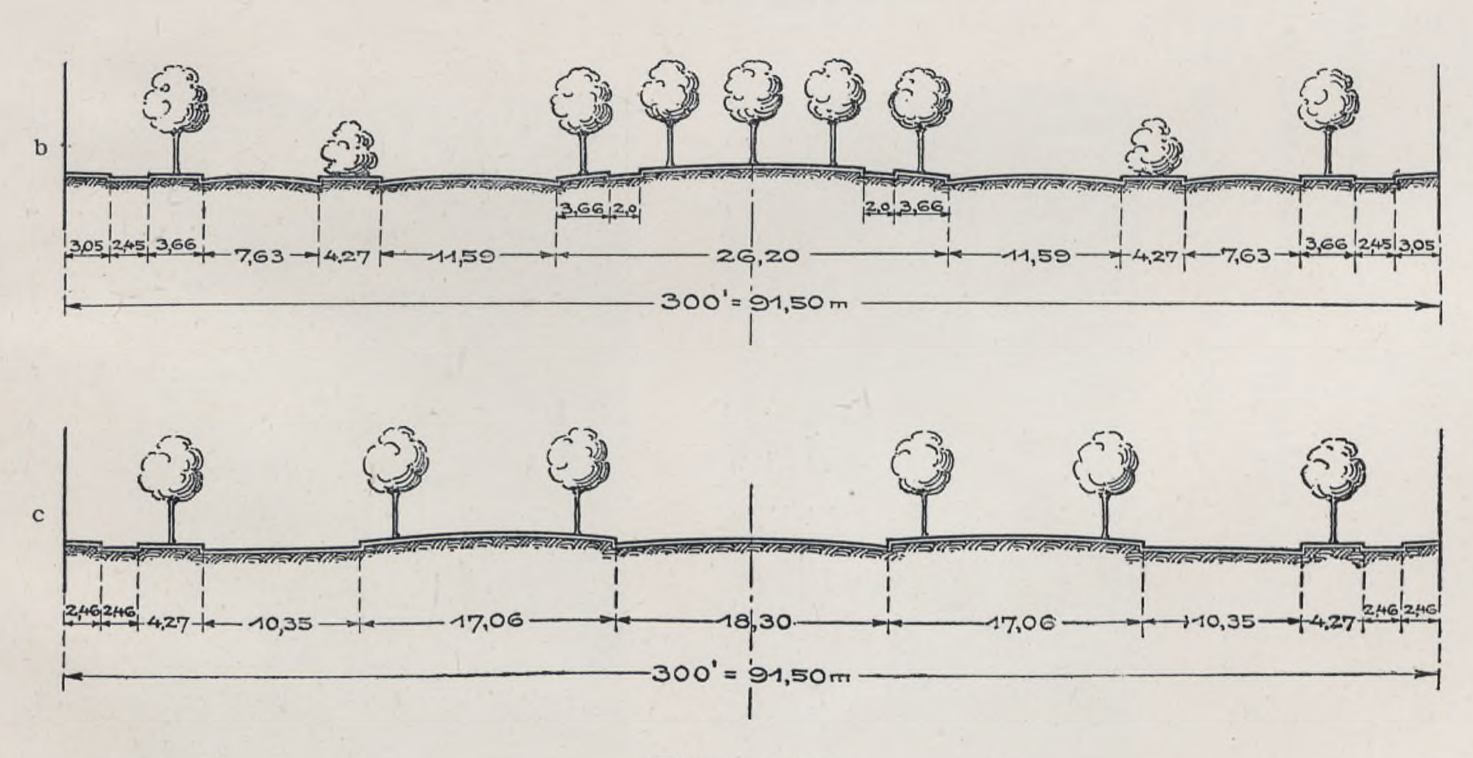
a. Gesamtübersicht der Parkanlagen.
b. Brücke über den Schuylkill-Fluß mit den Parkanlagen.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



a






Philadelphia:

a. Schaubild, b. und c. Querschnitte des „Boulevard" vom Hunting-Park zum Nordende des Fairmount-Parks, Pennypack-Park und zu den Anlagen am Delaware.

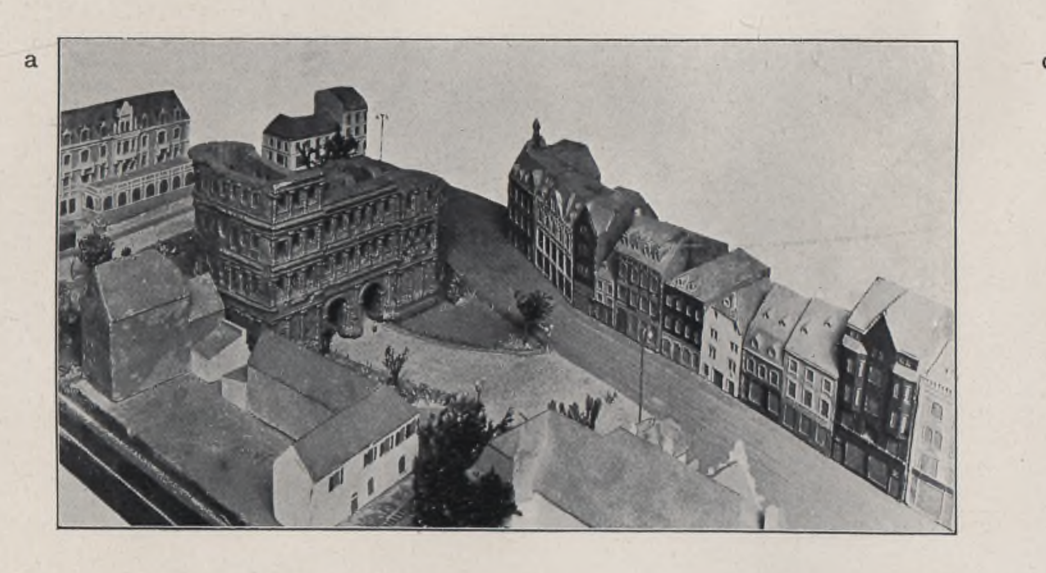
Jahrgang X



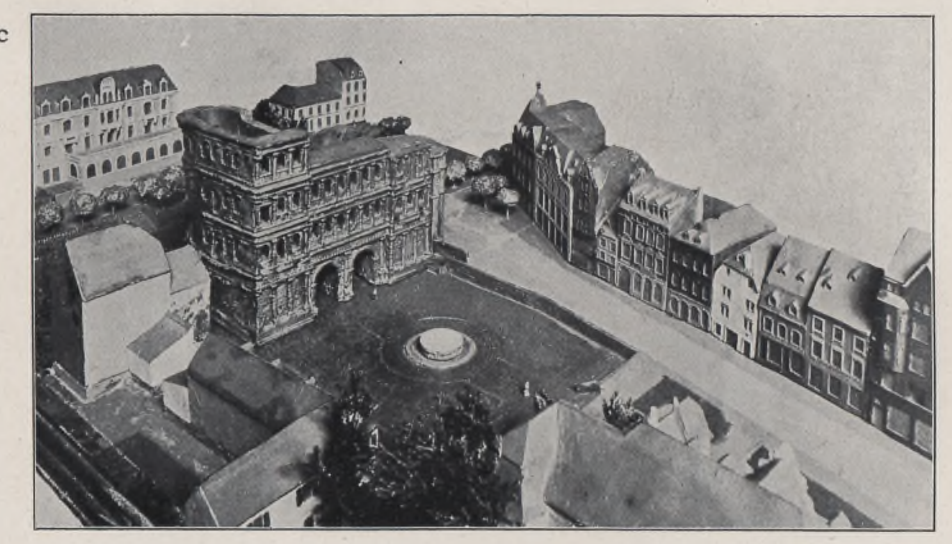

1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a



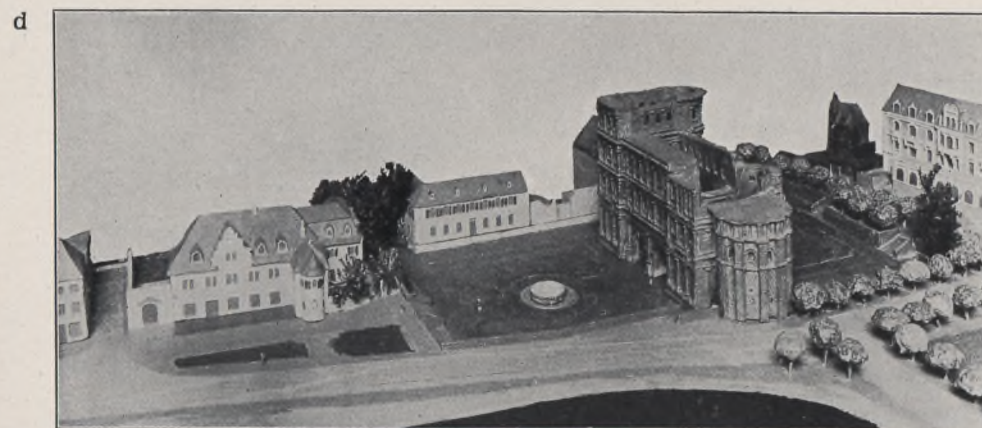
c



b



d



Vorschlag zur Umgestaltung der Porta nigra in Trier.

a. und b. Gegenwärtiger Zustand. c. und d. Vorgeschlagene Änderungen.

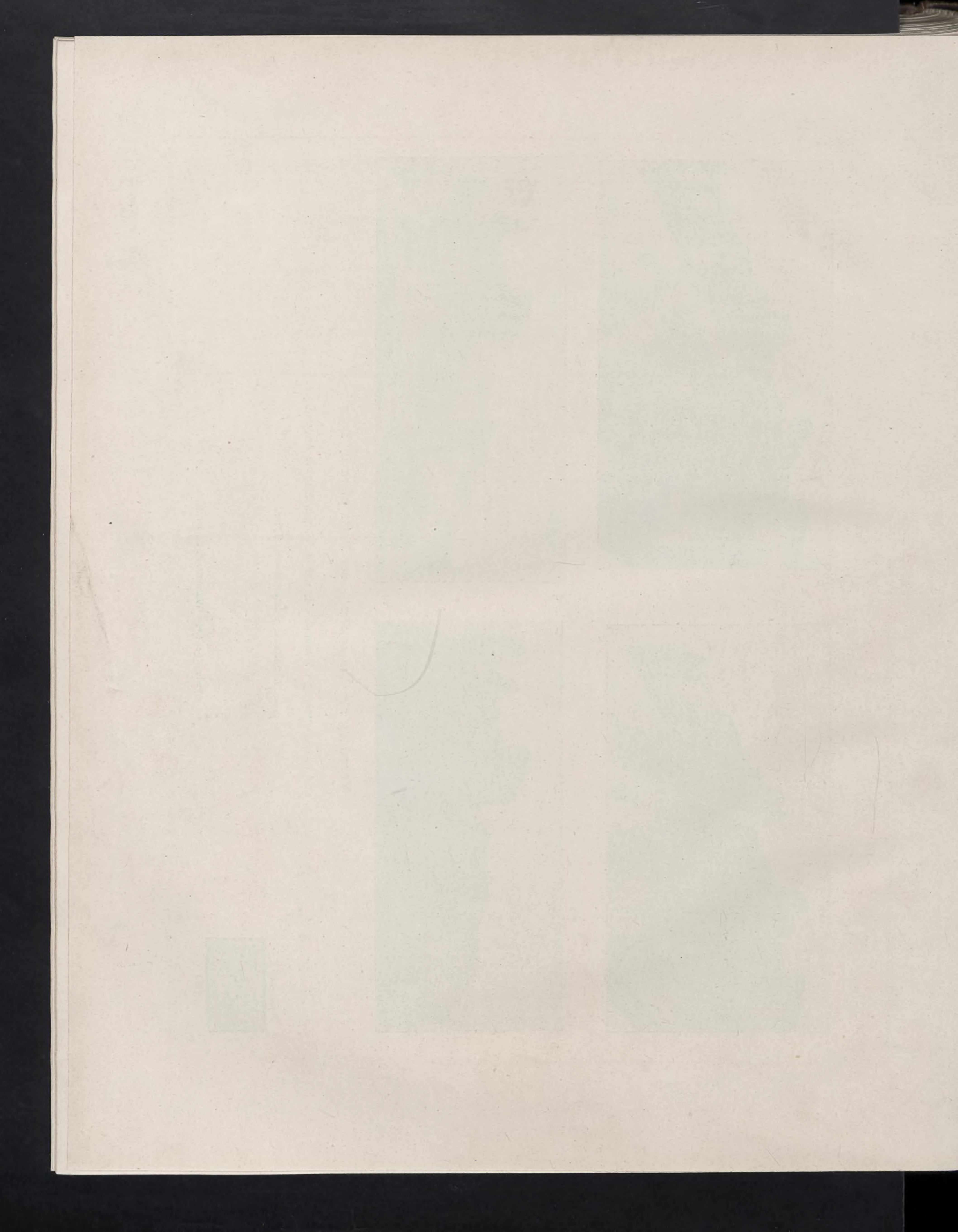
Architekt: Gustav Kasel, Trier.

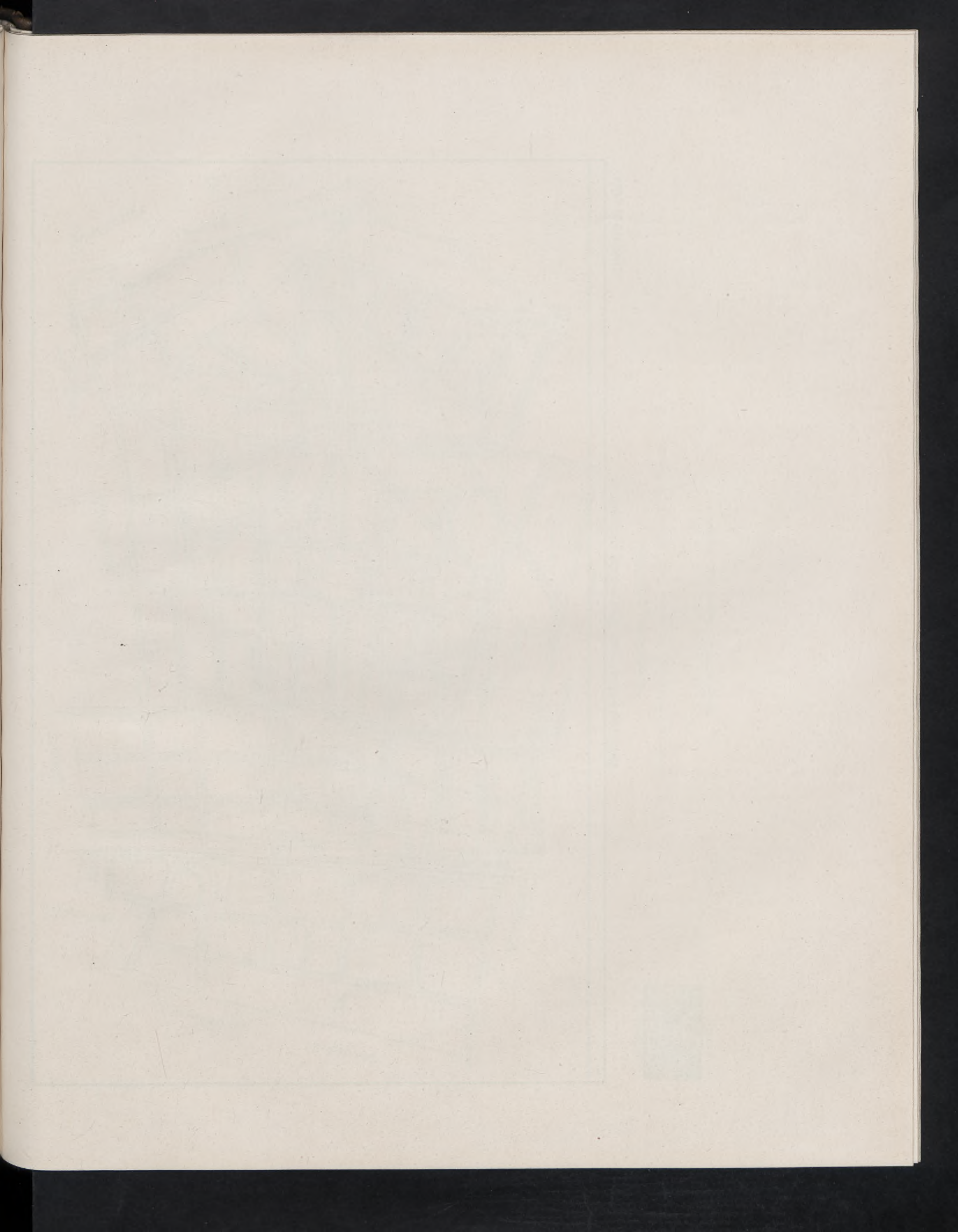
Jahrgang X



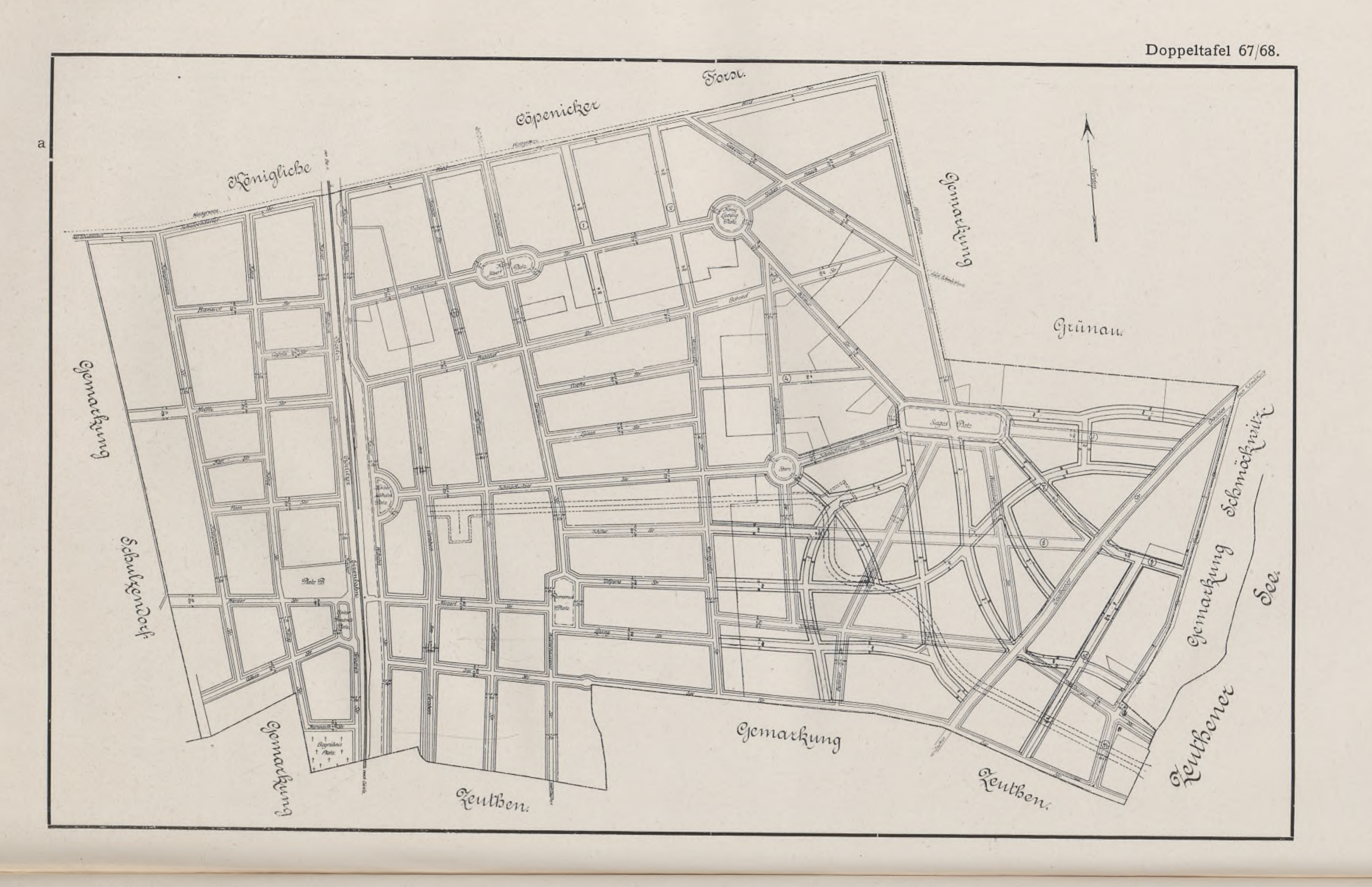

1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

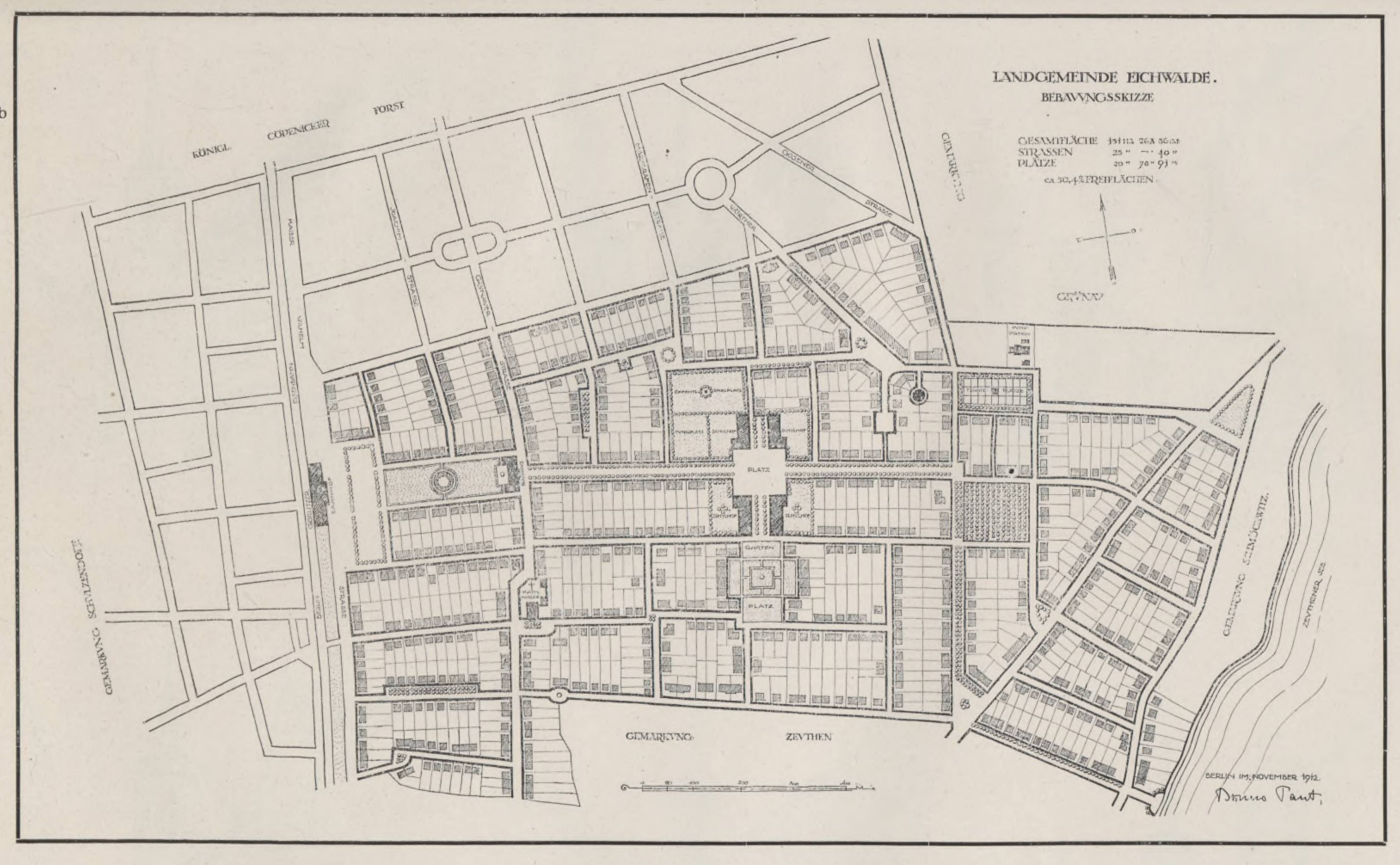




a




b




Bebauungsplan für Eichwalde bei Berlin.

a. Gegenwärtig gültiger Plan.

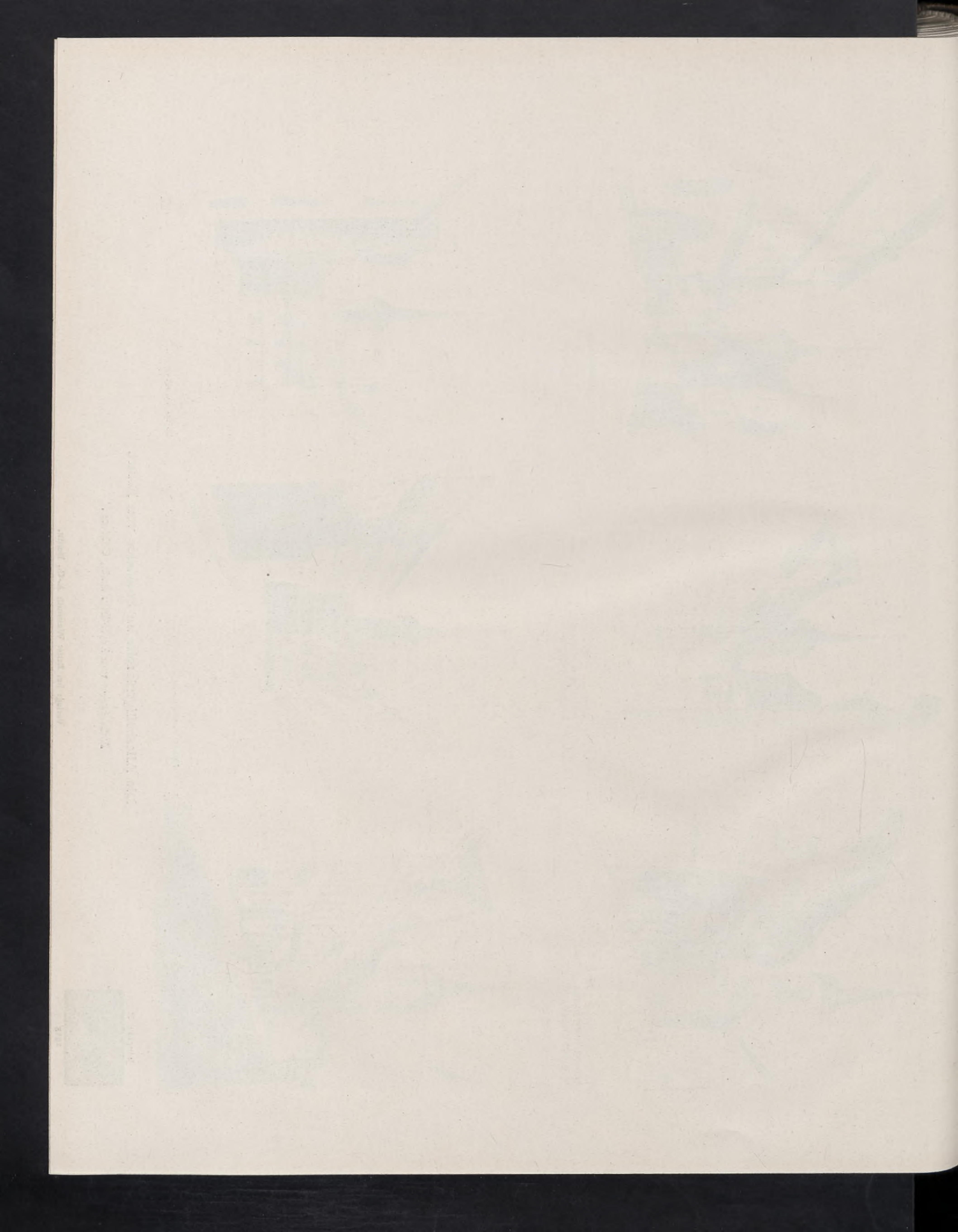
b. Abänderungsvorschlag von Bruno Taut, Architekt in Berlin.

Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



ERFURT: MARKTSTRASSE M. ALLERHEILIGENKIRCHE. ·A· 1913.

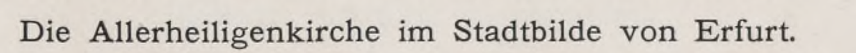
ERFURT: GROSSE ARCHE MIT ALLERHEILIGENKIRCHE ·A· 1912

ERFURT: ALLERHEILIGENSTR. ANTZ 1912

ERFURT: MARKTSTRASSE M. ALLERHEILIGENKIRCHE. ·A· 1913

ERFURT: TURNIERGASSE ANTZ 1912

ERFURT: KLEINE ARCHE. ANTZ 1912



Die Allerheiligenkirche im Stadtbilde von Erfurt.

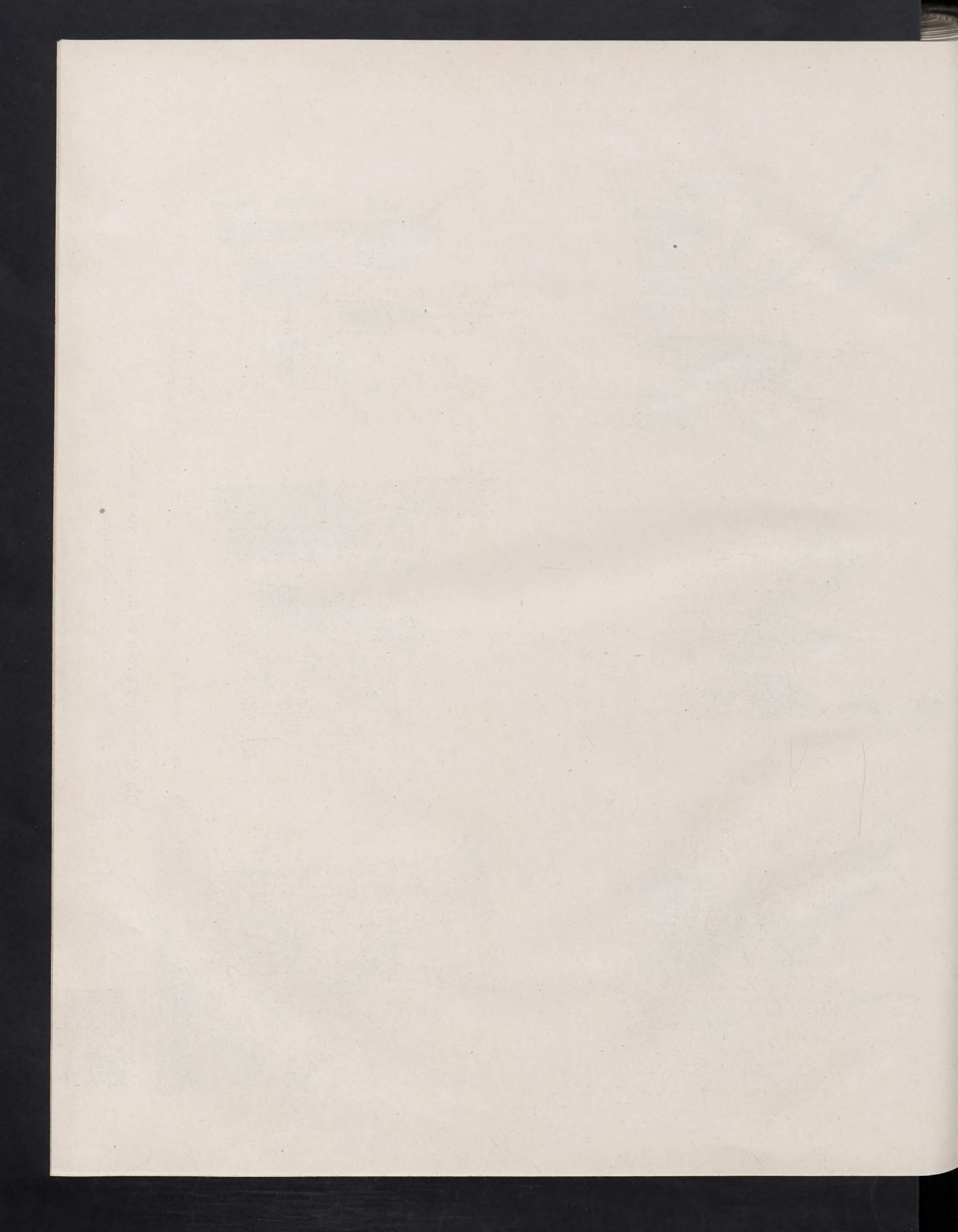
Aufnahmen von Dipl.-Ing. Antz, Coblenz.

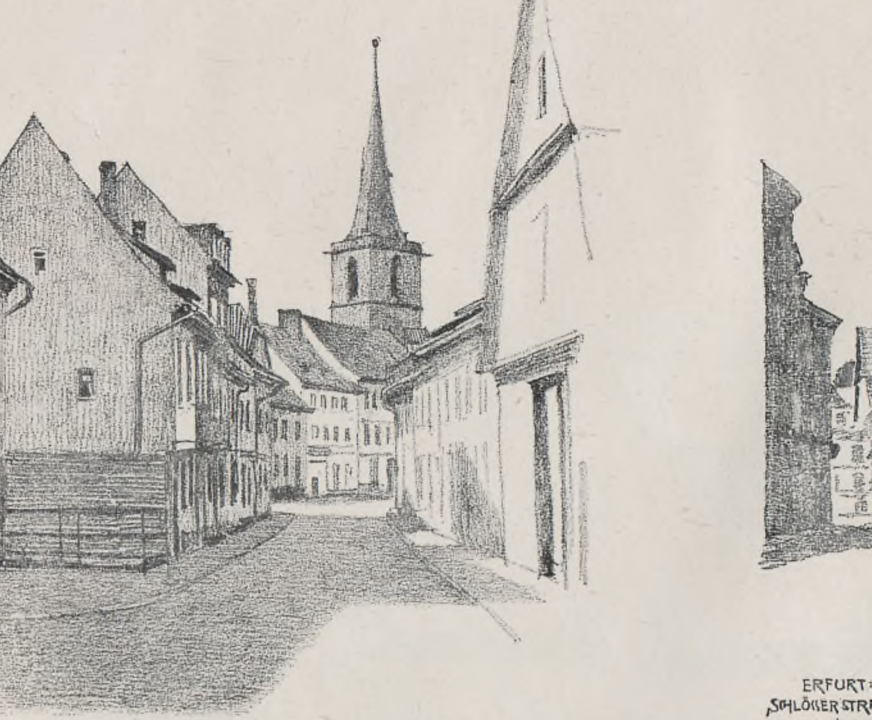
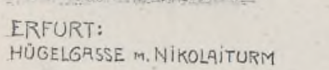
Jahrgang X




1913

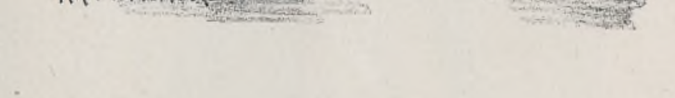
Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

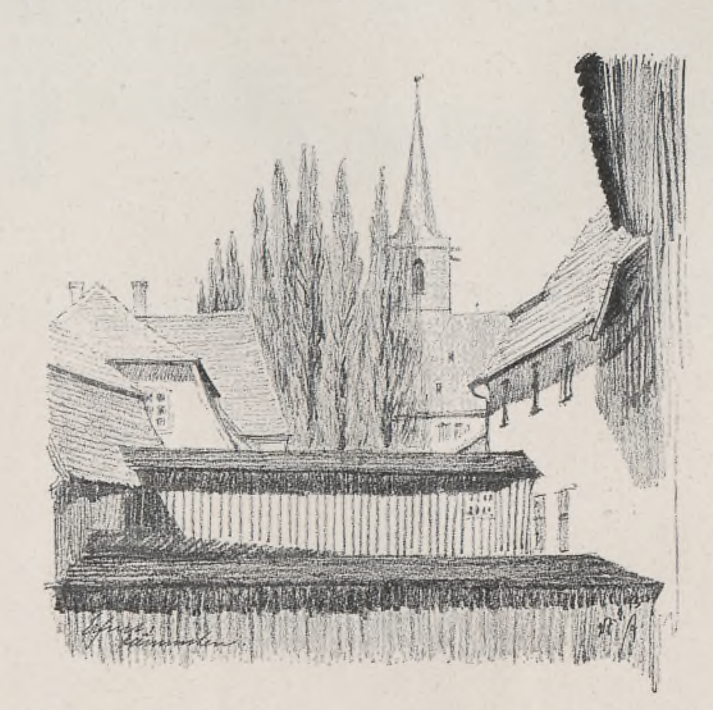










Jahrgang X

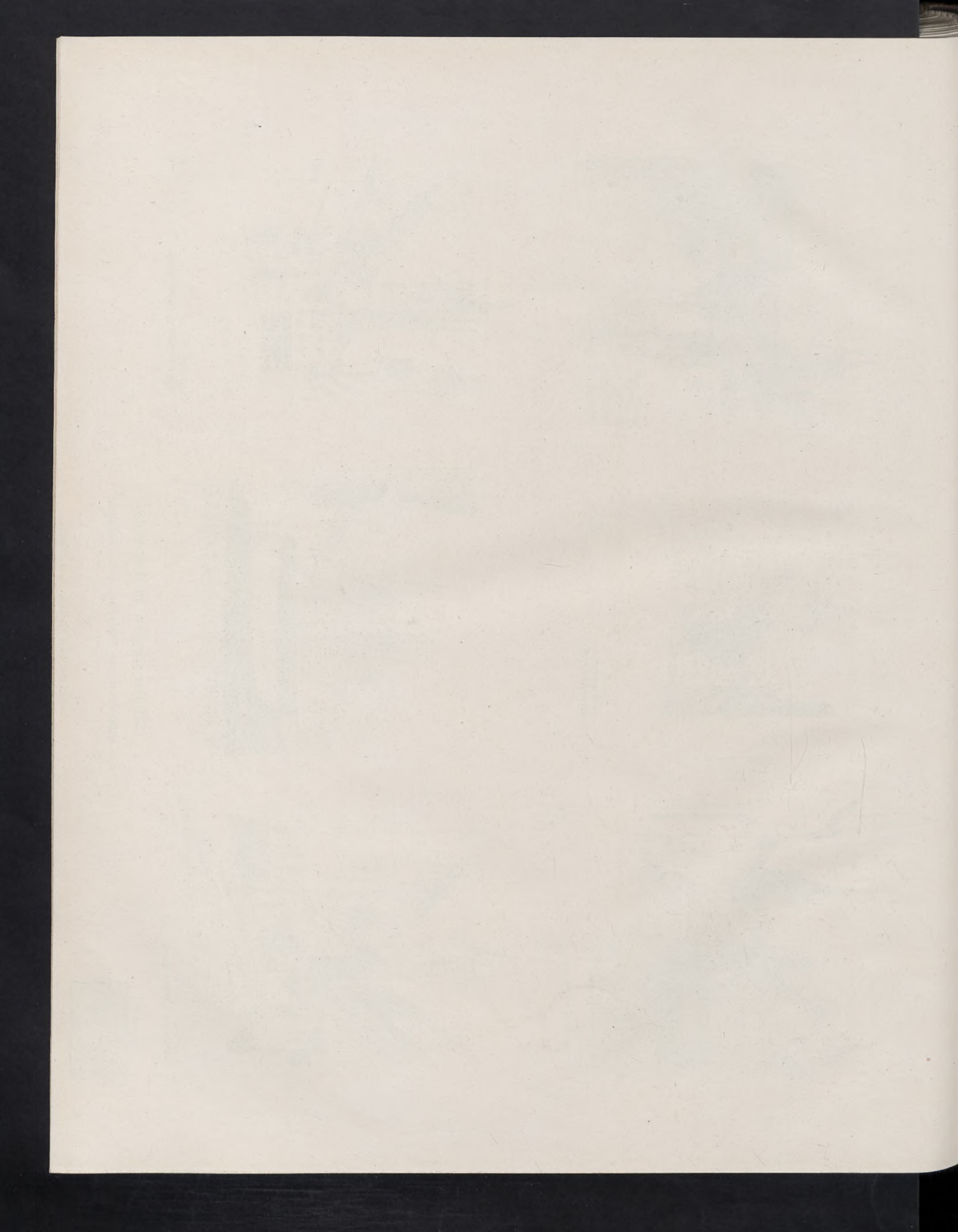



1913

## Erfurter Kirchen im Stadtbilde.

Aufnahmen von Dipl.-Ing. Antz, Coblenz.

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



VORSCHLAG ZUR BEBAUUNG FÜR DAS BAHNHOFSGELÄNDE
DES ALTEN BAD. BAHNHOFES BASEL. M. 1:1000.

BASEL, IM MAERZ 1913.

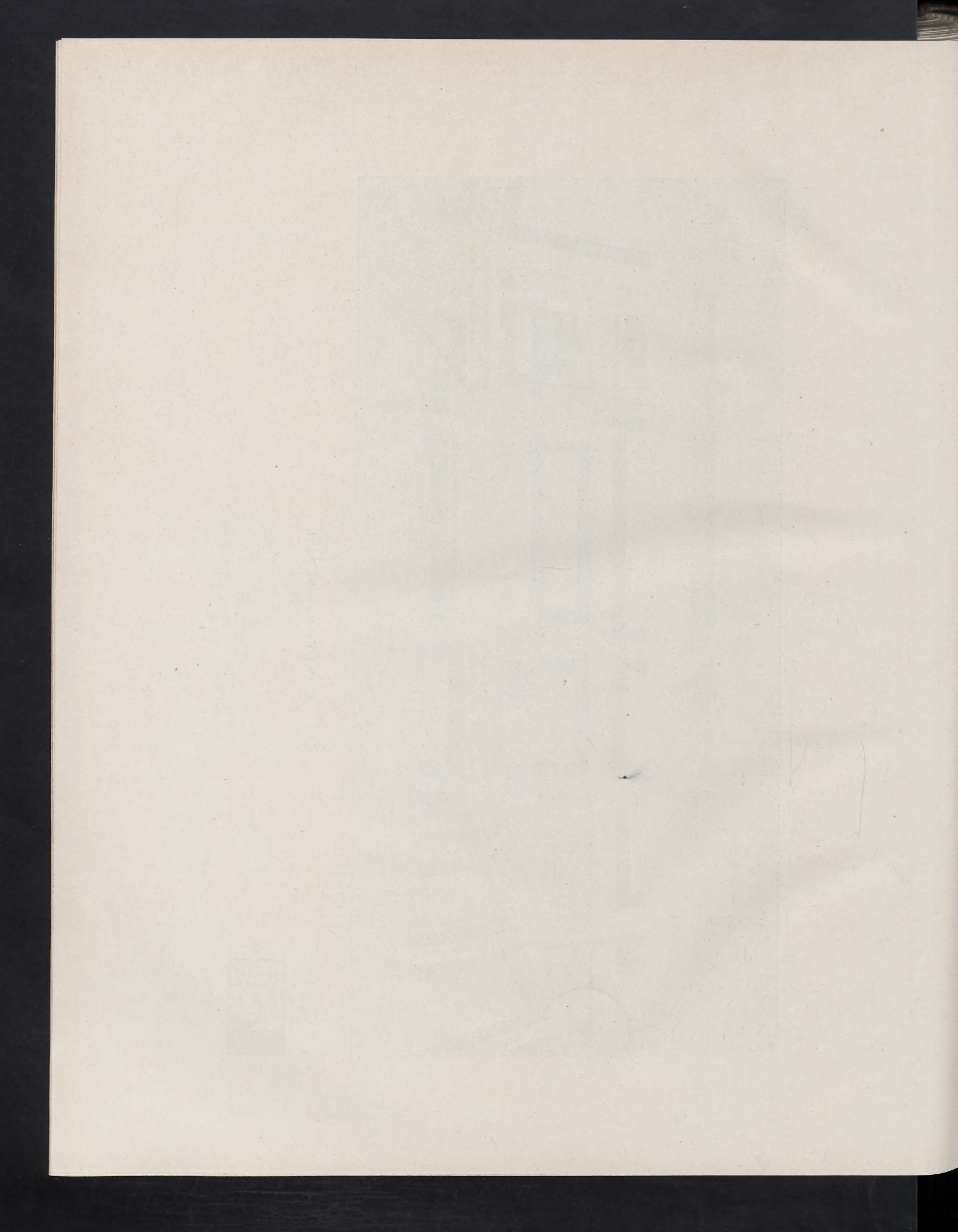
Architekt: Anton Fehn, Basel.

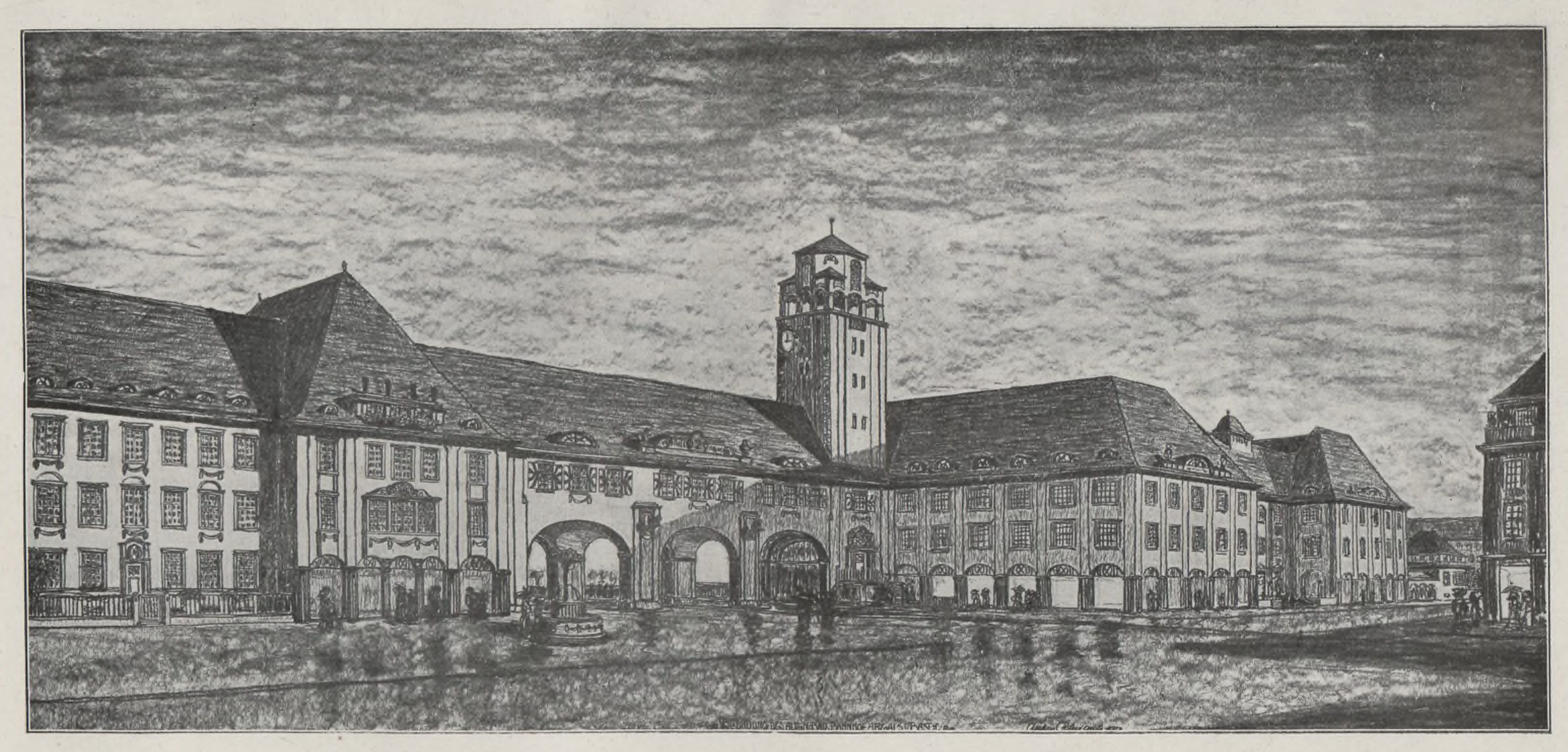
Jahrgang X




1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.



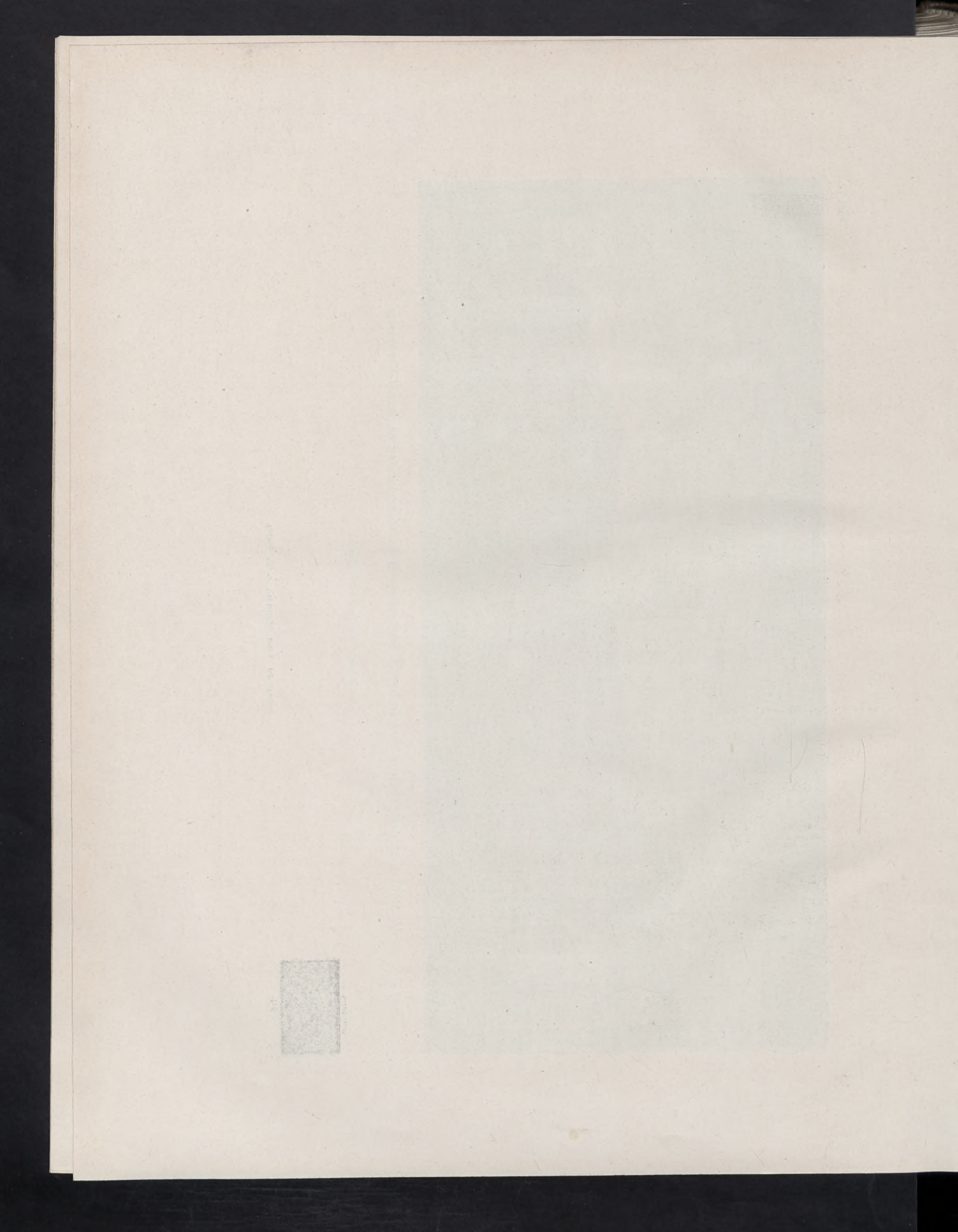


Vorschlag zur Bebauung des früheren Badischen Bahnhofsgeländes in Basel-Kleinseite.

Architekt: Anton Fehn, Basel.

Jahrgang X
DER STÄDTEBAU
1913

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.






# DER STÆDTEBAU

MONATSSCHRIFT

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN

BEGRÜNDET

VON

THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE

BERLIN WIEN

GESAMT-VERZEICHNIS DER JAHRGÄNGE 1—10.

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G.

BERLIN W 8, MARKGRAFENSTRASSE 31

1914

Herrosé & Ziemsen, G. m. b. H., Wittenberg.

# GESAMT-VERZEICHNIS

## DER JAHRGÄNGE 1—10.

## I. TEIL.

### TEXTBEITRÄGE.

Die römischen Ziffern bezeichnen den Jahrgang, in dem der betreffende Artikel enthalten ist.

## DER STÄDTEBAU



# II. TEIL.

## VERZEICHNIS DER TAFELN.

## GESAMT-REGISTER

